

Die Diskussion um den Rückkauf der schweizerischen Privatbahnen durch den Bund 1852 – 1898

ABHANDLUNG

zur Erlangung der Doktorwürde
der
PHILOSOPHISCHEN FAKULTÄT I
der
UNIVERSITÄT ZÜRICH

vorgelegt von
HEINRICH STREBEL
von Wohlenschwil/AG und Winterthur/ZH

Angenommen auf Antrag von
Herrn Prof. Dr. Peter Stadler

ADAG Administration & Druck AG

Zürich 1980



Digitized by the Internet Archive
in 2026

Die Diskussion um den Rückkauf der schweizerischen Privatbahnen durch den Bund 1852 – 1898

ABHANDLUNG

zur Erlangung der Doktorwürde
der
PHILOSOPHISCHEN FAKULTÄT I
der
UNIVERSITÄT ZÜRICH

vorgelegt von
HEINRICH STREBEL
von Wohlenschwil/AG und Winterthur/ZH

Angenommen auf Antrag von
Herrn Prof. Dr. Peter Stadler

ADAG Administration & Druck AG

Zürich 1980



I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

1.	<u>Das Eisenbahngesetz von 1852</u>	4
1.1.	Die Systemfrage	4
1.2.	Der Rückkaufsartikel	13
1.3.	Die Auswirkungen des Eisenbahngesetzes	20
2.	<u>Vorschläge mit der Forderung nach einer Systemänderung</u>	25
2.1.	Ist ein Rückkauf auf Grund der Rückkaufsbestimmungen möglich? - Der Vorschlag Stämpfli	25
2.2.	Drei Vorschläge von François Bartholony	37
2.3.	Dem Elend der einen Gesellschaft durch die Prosperität der andern abhelfen. Der Reformvorschlag von J.Bonna	41
2.4.	Der Reformvorschlag Kaisers	46
2.5.	Die Eisenbahnfrage um 1870	49
3.	<u>Vorschläge mit der Forderung nach strukturellen Aenderungen</u>	51
3.1.	Das Eisenbahngesetz von 1872	51
3.2.	Die Eisenbahnkrise - Ursachen und Auswirkungen	55
3.3.	Die Diskussion um den Rückkauf während und nach der Krise	68
3.3.1.	Strukturelle Aenderungen ermöglichen mehr Effizienz. Die Vorschläge von Zschokke, Memminger und Zschokke/Kaiser	69
3.3.2.	Trotz Krise dem Liberalismus verpflichtet bleiben. Die Vorschläge von Cuony und Hentsch	72
3.3.3.	Die Anhänger des Staatsbahngedankens. Vorschläge von Dietler, Stämpfli, Hohl und Memminger	74
3.3.4.	Durch Staatsstreich sich der Bahnen bemächtigen. Ein Vorschlag C.F. Geisers und eine Meldung der NZZ	79
3.3.5.	Die Diskussion auf Bundesebene 1877 - 1883	81
4.	<u>Die Motive der Verstaatlichung</u>	88
4.1.	Die ökonomischen Motive des Rückkaufs	89
4.2.	Die politischen Motive des Rückkaufs	91
5.	<u>Das Penetrationssystem Bundesrat Weltis</u>	93
5.1.	Der Anstoss zum nichtkonzessionsgemässen Rückkauf (Chenevière)	93
5.2.	Rudolf Arbenz über die Zuverlässigkeit des Aktienwertes	94
5.3.	Die Frage des Aktienkaufs der Nordostbahn und der Jura-Simplon-Bahn	98
5.4.	Fusion und Bundessubvention (Ammann-Spiller)	102
5.5.	Tallichets Kritik an Weltis Penetrationssystem	105
5.6.	Zur Ehrenrettung des Privatbahnsystems (Stoll)	110
5.7.	Sorals Erwiderung auf Stolls Broschüre	115

II

6.	<u>Der Zentralbahnhandel</u>	117
6.1.	Die bundesrätliche Vorlage	117
6.2.	Die ersten Reaktionen in der Presse auf die Botschaft	120
6.3.	Die Diskussion im Parlament	130
6.4.	Die Referendumsbewegung	144
7.	<u>Die Verstaatlichungsfrage 1892 - 1894</u>	178
8.	<u>Das Stimmrechtsgesetz 1895</u>	185
9.	<u>Die Expropriationsinitiative und das Rechnungsgesetz</u>	193
9.1.	Die Expropriationsbewegung	193
9.2.	Das zweite Rechnungsgesetz von 1896	200
9.3.	Der Rückzug der Expropriationsinitiative	216
10.	<u>Der Rückkauf</u>	219
10.1.	Der Vorschlag des Bundesrates	219
10.2.	Pressestimmen	225
10.3.	Die parlamentarische Beratung	228
10.4.	Der Abstimmungskampf und der Volksentscheid	236
11.	<u>Zusammenfassung: Strukturen der Diskussion um den Rückkauf</u>	256
	Anmerkungen	262
	Anhang I: Biographien der Parlamentarier *	305
	Anhang II: Biographien der wichtigsten Autoren +	341
	Bibliographie	355

Erklärung der verwendeten Abkürzungen

+ Arbenz	Siehe Anhang, Kurzbiographie des betr. Autors
* Stämpfli	Siehe Anhang, Kurzbiographie des betr. Parlamentariers
BB1.	Schweizerisches Bundesblatt
A.S.	Amtliche Sammlung der Gesetze des Bundes
E.A.S.	Sammlung der auf das schweizerische Eisenbahnwesen bezüglichen amtlichen Aktenstücke
n.F.	neue Folge
J.B.L.	Jura-Bern-Luzern-Bahn
J.S.B.	Jura-Simplon-Bahn
N.O.B.	Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft
NZZ	Neue Zürcher Zeitung
S.C.B.	Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft
S.O.S.	Suisse Occidentale et Simplon
V.S.B.	Vereinigte Schweizer Bahnen
Rückkaufs- botschaft 1897	Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betr. den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen vom 25. März 1897.

Erklärung einiger Fachtermini

Anleihe	gesamthaft in einem bestimmten Zeitpunkt aufgenommene, in der Regel festverzinsliche mittel- oder langfristige Schuld, die in gleichartige Obligationen unterteilt ist.
Annuität	jährliche Aufwendung für Verzinsung und Tilgung einer bestimmten Kapitalschuld; bei jährlich gleichbleibenden Annuitäten erhöht sich die Tilgung um die eingesparten Zinsen auf dem bereits zurückbezahlten Kapital.
Ertragswert	auf Grund des gegenwärtigen oder zukünftigen Ertrags errechneter Wert einer Sache, im Unterschied zum Kurs- oder Verkehrswert.
innerer Wert	auf Grund des Nettovermögens eines Unternehmens errechneter Wert einer Aktie, der in der Regel mit dem Börsenkurs eines kotierten Titels nicht identisch ist.
Kapitalisierung	Berechnung des Kapitalwertes von periodisch wiederkehrenden finanziellen Leistungen oder Erträgen unter Zugrundelegung eines bestimmten Zinssatzes.
Kartell	Uebereinkunft zwischen selbständigen Unternehmungen der gleichen Branche und Produktionsstufe eines Landes oder mehrerer Länder, um durch einheitliche Preis-, Konditionen- oder Produktionsvereinbarungen den Markt zu regulieren.
Konversion	Umwandlung einer gekündigten oder fälligen Anleihe in eine neue Anleihe. Dem Titelinhaber, dem die Konversion nicht zusagt, wird in der Regel Gelegenheit geboten, seine Obligationen zurückzahlen zu lassen, ausgenommen bei Zwangskonversion.
Parikurs	Kurs, der bei Wertpapieren dem Nennwert entspricht
Prioritätsaktie	Vorzugsaktie, die gegenüber andern Aktienkategorien derselben Gesellschaft bestimmte, in den Statuten festgelegte Vorrechte genießt, z.B. in bezug auf die Dividende und die Auflösung der Gesellschaft.
Rendite	in Prozent ausgedrückter Ertrag des für eine Transaktion aufgewendeten Kapitals; bei Wertpapieren spricht man von Bruttorendite vor einer Nettorendite nach Abzug der Quellensteuern.
Rente	in Deutschland gebräuchlicher Ausdruck für Obligationen.
Tilgung	Rückzahlung einer Schuld, entweder bei Fälligkeit oder, falls vertraglich vorgesehen, vorzeitig durch Auslösung oder Rückkauf.

(Qu: Handbuch des Bank-, Geld-, und Börsenwesens der Schweiz)

Einleitung

Diese Untersuchung befasst sich mit der Entwicklung der Eisenbahnfrage in der Schweiz, wobei die Diskussion um den Rückkauf der Bahnen durch den Bund im Mittelpunkt steht. Der Beobachter stellt fest, dass die Frage des Rückkaufs eng mit der Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens verknüpft ist. So setzte die Diskussion um den Rückkauf bereits mit der Verabschiedung des ersten Eisenbahngesetzes im Jahre 1852 ein und kam bis zur Durchführung der Verstaatlichung nicht zum Abschluss. Somit drängt sich die Berücksichtigung der allgemeinen Entwicklung des Eisenbahnwesens in dieser Abhandlung auf. Die Arbeit beleuchtet die Form der Diskussion und das Diskussionsforum, sie zeigt Schwerpunkte der Argumentation und deren Verlagerung und sucht die Maximen zu ergründen, die die Eisenbahnpolitik gesteuert haben. Schliesslich interessiert die Wirkung der Diskussionsbeiträge, Programme, Streitschriften etc. auf die Verstaatlichungsversuche des Bundes und das Konzept von 1898. Die Untersuchung geht auch auf die Herkunft und die Entwicklung des Rückkaufsartikels in den Konzessionen ein. Anhand der Ideen und Anregungen sollen die hauptsächlichsten Strömungen und Motive der Rückkaufsfrage aufgezeigt werden.

An Quellenmaterial standen in erster Linie die politische Tagespresse, Verlautbarungen der Behörden, Broschüren und Versammlungsberichte zur Verfügung. Die öffentliche Meinung ist Untersuchungsgegenstand der Abhandlung, wobei die Zeitung als historische Quelle und Repräsentant der öffentlichen Meinung eine wichtige Rolle spielt. Die Zeitung steht als Faktor des Meinungsbildungsprozesses im Mittelpunkt, da aus den Schlagworten der Tagespresse und Tagespublizistik gemeinhin dasjenige Geschichtsbild entsteht, von dem jedermann redet und an das jedermann glaubt.(1)

Es geht um das Problem, ob die Publizistik der Geschichte vorausgeht und ihren Verlauf beeinflusst, oder ob die Publizistik durch die Geschichte bestimmt wird. "Insofern das allgemeine Bewusstsein ein Vorgang ist, das heisst, durch das zeitliche Vorherige präformiert,

kann man sagen, dass Geschichte der Publizistik vorausgeht, und dass es von der Geschichte abhängt, ob und in welcher Weise Publizistik die res publica in ihrem Verlauf und in ihrer Konkretisierung beeinflussen kann."

(Pross)(2) Die Zeitung hat gegenüber einer statischen Quelle - wenn wir uns dieses Begriffes bedienen dürfen - den Vorteil eine dynamische Quelle zu sein, sie ist nicht in sich abgeschlossen, weil bereits der nächste Tag Berichtigungen und Ergänzungen bringen kann. Handlungen werden kommentiert und ihr möglicher Ausgang prognostiziert. Darin liegt gerade ein grosser Quellenwert der Zeitung, indem Handlungsabläufe genau verfolgt und Etappen festgestellt werden können. Die Objektivität der Zeitung ist eingeschränkt, einerseits durch den Faktor Mensch, andererseits durch wirtschaftliche, politische oder andere Abhängigkeiten. Aus diesem Grunde ergibt sich die Notwendigkeit einer kritischen Haltung der Zeitung als Spiegelbild der öffentlichen Meinung gegenüber. Die Zeitung ist nicht bloss Spiegelbild der vox populi, sondern sie versucht auch, sich zum Ausgangspunkt der öffentlichen Meinung zu machen. (3) Somit ist der Zeitungsartikel nicht bloss Reaktion auf Geschehenes, sondern kann durchaus auslösendes Moment sein. Weil es nun aber Zeitungen verschiedenster politischer Orientierung und unterschiedlicher Betriebsstruktur sowie wirtschaftlicher Abhängigkeit gibt, wird die Grundlage zur Gewinnung gültiger Ergebnisse durch die Untersuchung verschiedener Organe breiter. In dieser Abhandlung wurden 40 bis 50 Zeitungen der grössten Auflagenstärke aus allen Kantonen berücksichtigt, womit wir ein gültiges Bild über die Meinung des Schweizervolkes zur Eisenbahnfrage erhalten.

Unter dem Begriff "Diskussion" verstehen wir eine Argumentation zwischen Kommunikationspartnern zur Ergründung von Wahrheiten, oder anders ausgedrückt: Das Ziel jeder redlichen Diskussion und Argumentation sollte in der Herstellung eines Konsens' über die Gültigkeit gewisser Sätze bestehen. Gewöhnlich erhebt dieser Konsens den Anspruch auf Wahrheit. Deshalb muss die Frage geklärt werden, ob die Diskussion die Wahrheit als Uebereinstimmung von Aussage und Sachverhalt an den Tag bringt, oder ob der Konsens einfach eine gemeinsame Ueberzeugung darstellt, das was man

als "soziale Gewissheit". (4)

Bei der Bearbeitung der verwendeten Broschüren wurde in der Abhandlung manchenorts die Form der Selbstdarstellung gewählt oder durch sinngemäße Zusammenfassung eine möglichst genaue Wiedergabe des Gedankenganges angestrebt. Dieses Vorgehen hat den Vorteil einer gewissen Originalität, es muss aber in Kauf genommen werden, dass durch das von Parteiinteressen geprägte Engagement der objektive Sachverhalt verschleiert oder verrückt werden kann. Die Randbemerkungen haben hier korrigierende Funktion. Sie deuten auf den Rahmen hin, der durch die realen Gegebenheiten einerseits und durch das politisch Machbare andererseits abgesteckt war. Im übrigen weisen sie auf Versuche zur Schaffung "sozialer Gewissheiten" anstelle historischer Wahrheiten in der Diskussion hin, damit der Anspruch auf Objektivität der Untersuchung erhalten bleibt.

Um die Transparenz der Diskussion in der Bundesversammlung zu erhöhen, wurden Auszüge aus den Biographien der Politiker im Anhang beigelegt. Das Augenmerk richtete sich insbesondere auf die Verbindungen der Persönlichkeiten zur Wirtschaft (Eisenbahngesellschaften).

Von den bedeutendsten Autoren wurde im Anhang II ebenfalls ein Curriculum vitae veröffentlicht.

1. Das erste Eisenbahngesetz von 1852

1.1. Die Systemfrage

In den Julitagen des Jahres 1852 wurde vom Parlament das Eisenbahngesetz verabschiedet. Die Diskussion drehte sich um die Frage, ob eine Bundesbahn erstellt werden sollte oder ob man Bau und Betrieb der Eisenbahnen der Privattätigkeit unter Aufsicht der Kantone überlassen sollte. Die Systemfrage aber war von den Sachverständigen schon in den Dreissigerjahren diskutiert worden.

So sprach sich der katholisch-konservative Staatsmann Jakob Gallus Baumgartner, Landammann von St. Gallen, für ein einheitliches nationales Schienennetz von Basel über Zürich nach Thusis aus, wobei die Linie von den betroffenen Kantonen als "Nationalwerk" erstellt werden sollte. (1)

In Zürich und Basel wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausführung der Eisenbahnprojekte heftig diskutiert. In Basel setzten sich schon beim Anschluss der Stadt Basel an die Strassburger Linie (St. Louis - Basel) Privatinteressen durch, obwohl die Berechnungen für eine Staatsbahn gut aussahen. (2) Auch in Zürich fürchtete man den Kostendruck und überliess die Unternehmung lieber der Privatwirtschaft. In die Konzessionsbestimmungen der Nordostbahn wurde 1845 sogar die Klausel aufgenommen, dass die Unternehmung den Staat nie zum "Mittragen pekuniärer Lasten angehen" dürfe. (3)

Auf eidgenössischer Ebene wurde die Systemfrage erstmals durch die Tagsatzung anlässlich eines Vorschlags von Ingenieur P.J. Berset, Dresden, diskutiert. Er schlug der Tagsatzung die Errichtung einer Bundesbahn vor, da dadurch sowohl kantonale Rivalitäten als auch ausländischer Einfluss ausgeschaltet werden könnten. (4) Die Tagsatzung ernannte eine Kommission, die zum Schluss kam, dass ein systematisches Vorgehen anerkannt würde, eine Bauausführung durch den Bund aber nicht wünschbar sei. Weiter vertrat die Kommission die Ansicht, dass es Privatgesellschaften in der föderalistischen Schweiz besser gelingen würde, Konzessionen zu

erhalten, als eine Verständigung der Kantonsregierungen untereinander möglich wäre. Der Vorort erhielt den Auftrag, Projekte vom militärischen Standpunkt aus zu begutachten.

Die Beratung dieser Frage zeigt deutlich, dass die Kantone in jeder Zentralisierungsbestrebung einen Verlust der eigenen Eisenbahnbestrebungen befürchteten. Vor allem Zürich und Aargau wehrten sich entschieden gegen die Schaffung von Tatsachen und widersetzten sich einer Drucklegung des Berichtes über die Systemfrage. (5) Nicht einmal über die Festsetzung einer einheitlichen Spurweite konnte sich die Tagsatzung einigen. (6)

Bis 1848 waren es fast ausschliesslich militärische Argumente, die für einen einheitlichen oder gar zentralistischen Bahnbau sprachen. Sie besaßen offensichtlich zu wenig Durchschlagskraft. Münz-, Strassen- und Postwesen zeigten deutlich die Abgeschlossenheit jedes Kantons gegen den andern, jeder verstand sich als eigenes Verkehrs- und Wirtschaftsgebiet. Vor allem auf dem Sektor der Zoll- und Handelspolitik kam dieses Prinzip stark zum Ausdruck. Erst nach Regelung der gesamten nationalökonomischen Interessen der Schweiz - es ist hier vorab die Schaffung eines einheitlichen schweizerischen Schutzzollgebietes zu nennen - konnte die Eisenbahnfrage von einem eidgenössischen Standpunkt aus diskutiert werden. (7) Die Ideen des Eisenbahnbaus entsprangen denn auch in erster Linie handelspolitischen Ueberlegungen. (8)

Bei der Ausarbeitung der Bundesverfassung überwog die Meinung, dass der Bund die Eisenbahnen erstellen sollte. (9) Alfred Escher führte in seiner Präsidentenrede anlässlich der Eröffnung der Wintersession (12. November 1849) im Nationalrat aus, dass die Lebensfähigkeit der neuen Verfassung am besten durch Unterstützung oder Ausführung des dringendsten Zeitbedürfnisses, der Eisenbahnen, bewiesen werden könne. (10) Der Bundesrat wurde noch in der gleichen Session beauftragt, den Plan eines schweizerischen Eisenbahnnetzes auszuarbeiten, wobei auch Beteiligung des Bundes an Ausführung, Erteilung der Konzessionen etc. aufzuführen wären. (11) Der Bundesrat gab nun ein technisches Gutachten an Stephenson/Swin-

burne und ein finanzielles Gutachten an Geigy/Ziegler in Auftrag. Daneben arbeitete das Post- und Baudepartement ein Eisenbahngesetz aus. Im Oktober 1850 wurde Bericht erstattet.

Die technischen Sachverständigen schlugen eine Linie von Basel nach Olten vor. Im weiteren sollte eine Stammeisenbahn vom Bodensee bis nach Zürich, dann den Flüssen Limmat und Aare bis Solothurn folgend, bis zum Genfersee erstellt werden. Zweiglinien sollten Olten-Luzern (Gotthardverkehr) und Zürich-Walensee (Splügen- und Bündnerpässe) sein. Die Ingenieure verwarfen das Prinzip der freien Konkurrenz, weil in England auf diese Weise nutzlos Kapital verschleudert worden sei. (12)

Das finanzielle Gutachten erschien in drei Teilen. Die Experten legten einen allgemeinen Bericht vor, in dem die Möglichkeiten der Staatsbeteiligung diskutiert werden. Beide waren sich einig, dass der Bau in freier Konkurrenz ohne Staatsbeteiligung abzulehnen sei. Sie schlugen eine Beteiligung des Bundes zu einem Drittel und der Kantone zu zwei Dritteln vor. Sie erklärten, dass die Eisenbahnfrage als Sache des Volkes diesem unterbreitet werden müsse. Untauglich erschien den Experten Staatsbeteiligung durch Anleihen, Aktienübernahme oder gar reiner Staatsbau. Geigy schlug in seinem Separatbericht (nach Vorschlägen von Bankdirektor Speiser) (13) eine gemischte Beteiligung von Staat und Privatwirtschaft vor, um Privatinitiative und staatliche Wohlfahrt verbinden zu können. (14) Ziegler setzte sich für gänzliche Ueberlassung von Bau und Betrieb der Eisenbahnen an die Privatwirtschaft ein. Der Staat (gemeint sind hier Bund und Kantone) würde eine Zinsengarantie übernehmen, wofür er Delegierte und Aufsichtsbeamte ernennen könnte. Dabei hätte er das Recht, die Bahnen nach einer festzusetzenden Frist zurückzukaufen. (15)

Auf die Frage, warum von den Experten Privatbahnsystem oder ein gemischtes System bevorzugt wurden, ist noch näher einzugehen. Ziegler, der ein Experte in geographischen Fragen war, hatte sich in einer Schrift über den mutmasslichen Einfluss der Eisenbahnen auf die Bevöl-

kerung (16) über die Finanzfrage folgendermassen geäussert:

"Schauen wir auf die Art und Weise, wie die Staaten ihren Kredit geltend machten, so sind es nur die, welche grössere innere Kräfte entwickeln oder irgend einem ergiebigen Zweige der öffentlichen Einnahmen die Deckung der Schuld verheissen können, welche schnell am Ziele sind, wenn Finanznot sie drückt oder grosse Unternehmungen Anleihen rätlich machen. Mit solchen Staaten kann die Schweiz mit Geldbegehren nicht gleich begünstigt auf der Börse erscheinen. ... Weil die Schweiz keinerlei Rohstoffe ausführt, ist sie viel stärker durch politische Ereignisse in ihrem Kredit gefährdet. ... Dennoch bleibt Schweizerischer Eisenbahnbau eine nationale Angelegenheit, wenn er auch nicht zum nationalen Unternehmen geeignet ist." (17)

Geigy wollte vor allem die jedem System anhaftenden Nachteile vermeiden: "Ueberhaupt, scheint mir, dass sich bei dem vorgeschlagenen Systeme die praktischen Vorzüge, die mit vollem Recht bei den Privatgesellschaften hervorgehoben werden (Tätigkeit, Rührigkeit, Empfänglichkeit für alle Verbesserungen und Vervollkommnungen, eigene Verwaltung) mit denjenigen der Staatsbahnen (Vorsorge für das allgemeine Interesse, schnelle Ausführung und Vollständigkeit des Bahnnetzes) vereinigen, und dass dagegen die Nachteile, die sich bei beiden Verfahren kundgeben (Monopol, Sonderinteresse auf der einen, Bürokratie etc. auf der anderen Seite), vermieden werden könnten." (18)

Die Berichte wurden von der bereits 1849 eingesetzten nationalrätlichen Eisenbahnkommission diskutiert, wobei sich die Kommission an der Systemfrage spaltete. In der Presse fanden die Berichte ihre Breitenwirkung, wobei Geigys Vorschlag bessere Aufnahme fand als Zieglers Privatbahnprojekt. (19) Der Bundesrat liess nun das Projekt des Post- und Baudepartementes fallen und verwendete den Bericht Geigys als Grundlage seiner Botschaft vom 7. April 1851, der aber in der Presse wegen der Flüchtlingsfrage wenig Widerhall fand. (20)

Im Jahre 1851 kam die Eisenbahnfrage wenig voran. Der Föderalismus hatte in der Zwischenzeit wieder soweit Auftrieb gewonnen, dass nun jeder Kan-

ton seine Eisenbahnfrage für wichtiger hielt als die Systemfrage. (21) Dazu kamen Befürchtungen einer übermässigen Verschuldung von Bund und Kantonen, vor allem weil das Interesse an Eisenbahninvestitionen nachgelassen hatte, nachdem die australischen Minengesellschaften grösseren Gewinn versprochen. (22)

Im März 1852 versammelte sich die Eisenbahnkommission, die sich über die Systemfrage nicht hatte einigen können. Deshalb wurde nun ein Mehrheitsantrag (Staatsbahntendenz), der von den Herren Pioda*TI, Bischoff*BS, Stämpfli*BE, Peyer im Hof*SH, Siegfried*AG und Steiger*LU vertreten wurde, veröffentlicht. Der Antrag der Minderheit wurde im Namen der Herren Escher*ZH, Kern*TG, Blanchenay*VD, Bavier*GR und Hungerbühler*SG publiziert. *(23) In der Kommission wurde nicht mehr das Terrain als Grundlage der Linienführung genommen, sondern das Bevölkerungseinzugsgebiet war nun massgebend. Hungerbühler* wollte darauf die Frage der Linienführung einige Jahre zurückstellen, drang aber in der Kommission nicht durch. (24) Die Kommissionsmehrheit wollte die Eisenbahnfrage mit einem nationalen Netz lösen. Der Staatsbau, so meinte sie, konnte Glück und Zufall in der Erstellung der Linien ausschliessen, überdies gewährte er die Erfüllung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse besser als der Privatbetrieb, wo die Rentabilität ausschlaggebend ist. Man schlug die Realisierung in drei Etappen zu vier Jahren Bauzeit vor: 1. Basel-Olten, 2. Genfersee-Bodensee, 3. Nebenbahnen. Die neuen Grundlagen der Linienführung wurden gleich verwertet: Die Linienführung sollte nun über Bern-Burgdorf-Olten (statt Murten-Solothurn-Olten) und über St. Gallen nach Rorschach (statt via Frauenfeld nach Romanshorn) führen. Diese Aenderung brachte dem Staatsbau kaum einen Zuwachs an Befürwortern, auch der Phasenplan löste keine Begeisterung aus. (25) Die Verfasser suchten zu beweisen, dass es auf die Dauer keine Konkurrenz im Eisenbahnbetrieb geben könne - man müsste geradezu Parallelstrecken erstellen - vielmehr werde sich bald eine Tendenz zu Kartellbildung oder Fusion bemerkbar machen. Es wurde berechnet, dass der Staatsbetrieb keineswegs teurer zu stehen komme als der Privatbetrieb, unter Umständen könnte der Staatsbetrieb

gar selbsttragend funktionieren. (26) Die Mehrheit der Eisenbahnkommission verwarf sowohl die Finanzierung durch Zinsengarantie (der Staat übernimmt bloss die Nachteile) als auch die Finanzierung durch Partia-
len (der Staat stürzt sich in Schulden, wobei ihm als Akteur die Hände weitgehend gebunden sind, weil er nur Teilhaber ist). Der Vorzug galt der Anleihenfinanzierung, weil so die Zukunft der Eisenbahnen ganz in den Händen des Staates lag. Als Gegengewicht einer so zentralistischen Tendenz schlug man die Schaffung von selbständigen Eisenbahngesellschaften vor. (27)

Die Kommissionsminderheit wollte mit ihrem Antrag (28) den Bau und Betrieb der Eisenbahnen der Privattätigkeit oder den Kantonen überlassen. Im Antrag kommt deutlich zum Ausdruck, dass die Minderheit einen andern Ausgangspunkt besitzt: "Oberster staatswirtschaftlicher Grundsatz, zumal in demokratischen Republiken, soll ... sein und bleiben: Die Privattätigkeit ungehemmt gewähren lassen und alles aus dem Wege räumen, was deren Emporkommen und freie Entwicklung stört oder hindert." (29)

Die Argumentation wurde auch mit historischem Material geführt: Die Minorität behauptete, bei Genehmigung des § 21 der Bundesverfassung (30) sei sich niemand dessen Tragweite bewusst gewesen. (Die Eisenbahnen wurden bei den diesbezüglichen Beratungen erwähnt. (31)) Weil die Schweiz Föderativstaat sei und die Kantone souverän seien, das Strassenregal bei diesen liege, habe dieses Prinzip auch bei den andern Verkehrswegen Gültigkeit. Nach Auslegung der Minderheit räumt die Bundesverfassung dem Bund nur ein Unterstützungsrecht ein. (32) Das Hauptargument zielte mitten auf den latenten Konflikt: Man führte den Gegensatz zwischen Gotthard- und Splügenkantonen an. Der Bund kann nicht beiden Interessengruppen gerecht werden, so dass der Zufall eine gefährliche Rolle spielen könnte. Nur um dieser Gewagtheit auszuweichen, habe die Mehrheit der Kommission eine Arbeitsgemeinschaft aus Bund und Kantonen vorgeschlagen. Auch das Staatsschuldenwesen wurde als Gefahr für den jungen Bundesstaat angeführt:

"Wie viel einfacher, unkostspieliger, volkstümlicher und - sagen wir es frei heraus - wie viel schweizerischer macht sich das alles, ... wenn der Bau und Betrieb der Eisenbahnen nicht zur Bundessache, sondern den Kantonen, bzw. der Privatbetriebsamkeit überlassen wird." (33)

Wie die Kommissionsmehrheit hatte auch die Minderheit einen Gesetzesvorschlag ausgearbeitet. Nach diesem stand dem Bund das Recht zu, die von den Kantonen erteilten Konzessionen zu genehmigen (§ 2), Militär befördern zu lassen (§ 10), er hatte das Recht, Post befördern zu lassen (§ 8) und die Bahnen nach einer festzusetzenden Frist zurückzukaufen (§ 14).

Der Antrag der Kommissionsminderheit wurde von der Presse wohlwollend aufgenommen, man lobte dessen logische Schärfe, reiche Kenntnis der tatsächlichen Zustände und allseitige Betrachtung der Verhältnisse, während man sich mit demjenigen der Mehrheit nicht befreunden konnte. Der Mehrheitsantrag wurde als etwas Fremdartiges empfunden und deshalb scharf bekämpft. Das "Solothurner Blatt" beklagte sich über die schlechte Behandlung Solothurns im Gutachten und meinte, die Eisenbahnkommission habe die Frage des Handels und Verkehrs in eine politische Frage umgewandelt. "Die Erfinder der nationalen Eisenbahn mögen es mit den Gönnern einer eidgenössischen Universität ausmachen, wo der Grund liegt, wenn unser Volk, bei aller eifersüchtigen Bewachung seiner Nationalität, gar viel von der Begeisterung für nationale Schöpfungen verloren hat." (34) Der Landbote gab seiner Ueberzeugung Ausdruck, dass die Schweiz ihre Eisenbahnen auch bekomme, ohne sich deswegen in Schulden stürzen zu müssen. (35)

Die Entscheidung fiel im Juli 1852. In der ersten Sitzung des Nationalrates wurde am 6. Juli von Peyer im Hof* ein Antrag auf Verschiebung der Beratung zwecks Aktenstudium gestellt, welcher aus dem Lager der Privatbahnfreunde heftig bekämpft wurde. In der auf den 8. Juli vertagten Eisenbahnsitzung wurde zuerst über die Systemfrage beraten. Zur grossen Ueberraschung ergriff in der Diskussion niemand das Wort, dabei hatte man mindestens eine dreitägige Redeschlacht erwartet. Die

Meinungen waren gemacht, und so schritt man zur Abstimmung unter Namensaufruf. Der Minderheitsantrag obsiegte mit 68 Stimmen gegenüber 22 Staatsbahnstimmen bei einer Enthaltung. Der Föderalismus und die Ideen des Privatunternehmertums hatten über den Staatsbahngedanken gesiegt.

(36) Auch im Ständerat wurde das Staatsbahnprinzip abgelehnt. Als Abgeordnete der Kantone, so wurde argumentiert, könne man sich doch nicht für eine Bundesbahn einsetzen. (37) Der Gesetzesentwurf der Minderheit wurde nun durchberaten, wobei die Staatsbahnanhänger beim Artikel über die Konzessionserteilung (§2) eine zweite Niederlage erlitten. Mit 57 zu 22 Stimmen erhielten die Kantone das Recht der Konzessionserteilung zugesprochen, der Bund hatte die Konzessionen lediglich zu genehmigen. Die Neue Zürcher Zeitung kommentierte den Entscheid wie folgt: "Die Juristen haben einen zweiten Sieg über die Nationalökonomien erfochten. ... Vor den Folgen ist aber bekanntlich den Juristen nie bange, wenn sie nur den Prozess gewinnen." (38) Immerhin wurde in Art. 14 das Rückkaufsrecht des Bundes nach einer festzusetzenden Frist gesetzlich verankert.

Die Analyse des Stimmverhaltens ergibt, dass die Ostschweiz geschlossen für den Privatbau stimmte. Die Eisenbahnlinien in der östlichen Schweiz versprachen im allgemeinen mehr Ertrag als diejenigen der Zentral- oder Westschweiz. Die Kantone Graubünden, St. Gallen und Appenzell glaubten ihr Ziel, die Realisierung des Splügenprojekts, mittels Privatbau und kantonaler "Eisenbahnhoheit" besser durchzubringen. Thurgau stimmte gegen den Mehrheitsantrag, weil in diesem die Linie Frauenfeld-Romanshorn nicht empfohlen wurde. Zürich konnte durch den Privatbau zum Eisenbahnknotenpunkt aufrücken. Luzern lehnte den Staatsbau ab, weil es erst in der dritten Etappe einen Anschluss erhalten sollte. Im Kanton Bern gab es zwei Lager: das konservative, das jede Art von Eisenbahn ablehnte und deshalb für die Privatbahnen als das kleinere Übel votierte, dann die Freunde um Stämpfli* und die Berner Zeitung, die der Staatsbahnidee anhängen. Die Westschweiz, vorab die Kantone Waadt und Genf stimmten aus Unzufriedenheit mit den Bundesinstituten für die Privatbahnen, Neuenburg, weil es von einer Bundesbahn nichts zu erwarten hatte. Solothurn verwarf

die Bundesbahn, weil es nach der neuen Linienführung nicht mehr berücksichtigt wurde. (39)

Für den Staatsbau stimmten die Kantone Baselland, Aargau und Tessin, wohl aus Interesse an der Gotthardbahn, die sie vom Bund eher erwarteten als von den Kantonen. Zu den Anhängern der Staatsbahn zählten auch die Kantone Freiburg und Schaffhausen. Auffällig ist, dass an der Abstimmung die Exponenten der Staatsbahnidee, Steiger* (Luzern) und Bischoff* (Basel), fehlten. Auch Stämpfli* ergriff das Wort zugunsten der Staatsbahn nicht. (40)

In der Presse wurde die Annahme des Privatbahnsystems im allgemeinen als natürliche Entwicklung betrachtet. Der "Alpenbote" meinte: "Der gesunde praktische Sinn hat auf richtiger Anschauung der Verhältnisse beruhenden Wünschen zum Siege verholfen." Und die Neue Zürcher Zeitung schrieb, durch den Entscheid sei ein weites Feld für unternehmerische Tätigkeit erschlossen worden, nachdem das Eis gebrochen sei. (41)

Als weitere Ursachen dieses Entscheids lassen sich anführen: Allgemein fürchtete man eine zu grosse Verschuldung des jungen Bundesstaates, im übrigen zweifelte man daran, dass er den Interessen der einzelnen Landesteile gerecht werden konnte, ein alle Teile befriedigendes Eisenbahnnetz zu realisieren. Ganz am Rande mochte auch noch mitgespielt haben, dass die Kantone ihre Verkehrsrechte nicht an den Bund abgeben wollten, weil dadurch die Eidgenossenschaft zentralisiert werden könnte. (42) Im übrigen hatte die Kommissionsmehrheit mit der Abänderung der Linienführung in der West- und Ostschweiz der Staatsbahnidee einen Bärendienst erwiesen. Die Ideen machten - wie die Verhandlungen zeigen - auch vor den Ratssälen nicht halt, wozu noch beizufügen ist, dass der Staatsbau der Eisenbahnen in Europa zur damaligen Zeit die Ausnahme war. (Belgien und Oesterreich) (43) Tatsächlich kam aber die Schweiz vorderhand durch den Privatbahnbau am billigsten zu einem Eisenbahnnetz.

Das Interessante an diesem Nationalratsentscheid von 1852 liegt darin,

dass durch eine Stimmenkoalition der West- und Ostschweizer Vertreter - obwohl sie divergierende Interessen hatten - der Bund seine Privilegien aus der Hand geben musste. Die Ostschweiz wollte mit dem Privatbau den Verkehr an sich reissen, während die Westschweiz aus Kantonalismus - dies kann auch als Desinteresse an einer Verbindung mit der östlichen Landeshälfte interpretiert werden - die Staatsbahn verwarf. Das eidgenössische Nützlichkeitsdenken spiegelt sich auch im Engagement der nichtberücksichtigten Kantone für eine eidgenössische Eisenbahn. Kurz, eine eidgenössische Eisenbahnfrage existierte für viele Vertreter nicht mehr, sondern jeder Kanton hatte seine eigene Eisenbahnfrage. Und diese Frage hiess im Laufe der Zeit immer lautstärker: Wer kommt zuerst zu seiner Eisenbahn? Vielleicht hätte eine Volksabstimmung der ganzen Entwicklung einen anderen Verlauf gegeben. Sie wurde 1850 von den beiden Experten Geigy und Ziegler vorgeschlagen (44); 1852 wurde diese Frage aber nicht ernsthaft in Erwägung gezogen.

1.2. Der Rückkaufsartikel

Das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (45) räumte dem Bund lediglich die Konzessionsgenehmigung in zweiter Instanz ein, wobei er bloss bei Verletzung militärischer Interessen ein Vetorecht (Art. 7) besass. Obwohl die Kantone die Konzessionen erteilten, blieb die Eisenbahnhoheit verfassungsmässig beim Bund, weil Grundsätze über Hoheitsrechte durch die Bundesverfassung festgelegt werden müssen und nicht bloss durch Bundesgesetze, wie Streuli nachweist. (46) Der Bund hatte hingegen weite Entscheidungsbefugnisse aus der Hand gegeben.

In den Fünfziger- und Sechzigerjahren wurde der Privatbau der Eisenbahnen möglichst rein durchgeführt, und von Seiten der Behörden wurde gesetzgeberische Zurückhaltung geübt. So ruhte das Eisenbahnrecht bis 1872 vorwiegend auf den Konzessionsbestimmungen. Ueber die rechtliche Natur der Konzessionen scheint damals keine einheitliche Auffassung ge-

herrscht zu haben. Dabei war nicht klar, ob eine Konzession einen privatrechtlichen Vertrag darstellte; so reichten die Verwaltungen der Nordostbahn, Zentralbahn, Jura Industriel, der Ligne d'Italie und andere im Frühjahr 1870 dem Bundesrat ein Memorial ein, in dem sie erklärten, die Konzessionen stellten Privatverträge dar, die nur mit der Zustimmung aller Beteiligten abgeändert werden könnten. Dieses Memorial stützte sich auf ein Gutachten von Prof. Rüttimann*, Zürich. Der Bundesrat klärte diesen Sachverhalt dann dahingehend, dass der Bund sich seiner Hoheitsrechte nicht entäussern könne und das Gesetz folglich ohne Zustimmung des Konzessionsinhabers abgeändert werden könne. (47)

Die Konzessionen weichen inhaltlich stark voneinander ab, vom Jahr 1872 an wurden sie durch den Bund in Form der "Normalkonzession" vereinheitlicht. Die "alten" Konzessionen haben dennoch Gemeinsamkeiten in bezug auf zwei Punkte:

- Die Vorzugs- und Ausschlussrechte, die die Kantone den Gesellschaften einräumten, verliehen diesen eine Monopolstellung.
- Die Kantone behalten sich eine Konzessionserneuerung vor. Entweder erfolgt Erneuerung der Konzession, oder der Kanton (resp. der Bund auf Grund des Gesetzes von 1852) kauft die Eisenbahn zurück.

Der Bund konnte in seiner schwachen Stellung, die ihm das Eisenbahngesetz zuwies, die allgemeinen schweizerischen Interessen zuwenig direkt vertreten. Deshalb musste er auch Ausschluss- und Vorzugsrechte, die eidgenössischen Interessen zuwiderliefen, sanktionieren. Eine dominierte Stellung nahm der Bund einzig als Rückkaufsinstanz ein.

Der Uebergang der Eisenbahnen aus Privatgesellschaften an den Staat konnte auf verschiedene Art vollzogen werden. In Europa wurden vor allem Heimfallsrecht, Ankauf durch freie Uebereinkunft oder zwangsweiser Aufkauf durch ein staatliches Rückkaufsrecht als Grundlage der Handänderung angewandt.

Beim Heimfallsrecht geht die gesamte Eisenbahnanlage nach einer bestimmten Konzessionsdauer in den Besitz des Staates über. In Frankreich erhielten die ersten Konzessionen (1823 - 1831) weder einen Artikel über

Konzessionsdauer noch Bestimmungen über Heimfall oder Rückkauf. 1835 wurde bei Erteilung der Konzession für die Linie Paris - St. Germain die Dauer erstmals auf 99 Jahre festgesetzt. In den Dreissigerjahren musste der französische Staat mehrere Gesellschaften mit Darlehen unterstützen, worauf er ab 1842 den Ober- und Unterbau für ein beschränktes Netz auf eigene Kosten erstellen liess; die Gesellschaften beschafften das Rollmaterial und hielten die Linien auf eigene Kosten instand. 1869 wurde das Heimfallsrecht zwischen den sechs Eisenbahngesellschaften und dem französischen Staat geregelt. Die Eisenbahnen sollten zwischen 1950 und 1960 durch Heimfall unentgeltlich an den Staat übergehen. 1883 wurde dem Staat zusätzlich ein Rückkaufsrecht bis zum Jahr 1898 eingeräumt. - Das Heimfallsrecht kannten auch der italienische Staat und Ungarn. (48)

Beim Rückkaufsrecht tritt der Staat durch Abgeltung in alle Rechte der Eisenbahngesellschaft ein. In der Schweiz bildeten Rückkaufsartikel und Konzessionsdauer die wesentlichen Rechte des Bundes in den Konzessionen. Deshalb interessiert hier die Frage, woher die Ideen des Rückkaufs stammen und wie sie ins Eisenbahngesetz von 1852 Eingang gefunden haben.

Ein staatliches Rückkaufsrecht wird in der Literatur erstmals 1836 in der ersten holländischen Konzession erwähnt. Danach kann der Staat nach 33 Betriebsjahren die Bahn gegen Erstattung der gesamten Baukosten zurückkaufen. Im preussischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 ist ebenfalls ein Rückkaufsartikel enthalten. Der preussische Staat hat das Recht, die Eisenbahnen nach 30 Betriebsjahren, bei einer vorangegangenen Kündigung vor Jahresfrist, zurückzukaufen. Er bezahlt der Gesellschaft den 25fachen Betrag der jährlichen Dividendenausschüttung aus dem Durchschnitt der fünf letzten Betriebsjahre. Die Schulden der Gesellschaft werden vom Staat übernommen, dafür geht sämtliches Vermögen und Inventar an diesen über. (49)

Die Entschädigungssumme wurde auch in anderen europäischen Staaten auf der Grundlage des Reinertrages einer Anzahl Betriebsjahre (meistens fünf) vor dem Rückkaufstermin berechnet. Ablaufdatum der Konzession und

Rückkaufstermin fallen nicht durchwegs zusammen. Die besprochene holländische Konzession hatte beispielsweise unbegrenzte Dauer, während das preussische Eisenbahngesetz den Rückkaufstermin mit dem Ablauf der Konzession zusammenfallen lässt. (50)

Die Frage, warum einzelne Staaten unentgeltlich Heimfall und andere den Rückkauf in ihren Gesetzen verankert haben, kann nicht allein mit der finanziellen Beteiligung des Staates erklärt werden; ebenso sehr spielt die Einstellung den Eisenbahngesellschaften gegenüber eine Rolle. So rücken Staaten mit unentgeltlichem Heimfallsrecht den finanziellen Eigenutzen der Eisenbahnunternehmer in den Vordergrund, während Staaten mit Rückkaufsrecht den Allgemeinnutzen höher einschätzen. Es darf dabei nicht ausser acht gelassen werden, dass die Eisenbahngesellschaften das staatliche Expropriationsrecht in Anspruch nehmen können und durch ihre Monopolstellung ein weiteres Privileg besitzen.

Nach Annahme des Minderheitsantrages der nationalrätlichen Eisenbahnkommission im Nationalrat am 8. Juli 1852 wurde die Beratung der einzelnen Artikel aufgenommen. Die Kommissionsminderheit hatte vorgeschlagen, dass der Bund die Rückkaufsfristen einzeln bestimmen sollte. Die Entschädigungssumme sollte nach dem Entwurf errechnet werden, aus den ursprünglichen Anlagekosten und den mutmasslichen Erstellungskosten zum Zeitpunkt der Uebernahme. Nach Abzug einer festzusetzenden Summe für den Zustand der Anlagen sollte dann ein Preis ausgehandelt werden. Nach Vorstellung der Kommissionsmitglieder sollte keine Rücksicht auf die Rentabilität der Bahnlinie noch auf den Aktienkurs genommen werden, weil nach diesem Modus die prosperierenden Gesellschaften zu teuer übernommen werden müssten, schlechtstehende aber nicht einmal die Anlagekosten zurückerstattet bekämen. (51)

Im Nationalrat wurde am 12. Juli 1852 bei Beratung des Artikels 14 zuerst der Antrag auf lange Konzessionsdauer und Entschädigung nach Massgabe der Rentabilität im Interesse der Privatgesellschaften gestellt. Es sollte also ein Zusatz beigefügt werden, der die Entschädigung nach dem "Currentwert" sicherstellt. Von anderer Seite wurde die Bestimmung, dass

in jedem Fall mindestens das Anlagekapital bezahlt werden müsse, angefochten, weil man gewisse Bahnen bestimmt einmal wohlfeiler aufkaufen könnte. Nachdem Escher* ausgeführt hatte, dass den Gesellschaften die Bestimmungen ja schon im voraus bekannt seien, und Bundesrat Näff* den Antrag, dass der Bundesrat die Fristen und die Bedingungen festlegen könne, eingebracht hatte, wurde in der Schlussabstimmung entschieden, dass der unveränderte Antrag der Kommissionsminderheit übernommen werde mit einem dem Antrag Bundesrat Näffs entsprechenden Zusatz. (52)

Bei Genehmigung der ersten Konzession nach Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes (Bodensee-Zürich-Eisenbahn, Abschnitt St. Gallen-Wil) beantragte der Bundesrat, dem Bund das Recht einzuräumen, die Eisenbahnlinie nach 20 Betriebsjahren bei einjähriger Kündigungsfrist gegen Entschädigung an sich zu ziehen. Bei der Festsetzung der Entschädigung sollten folgende Faktoren berücksichtigt werden:

- Durchschnitt des Reinertrags der letzten 20 Betriebsjahre.
- Ursprüngliches Anlagekapital.
- Mutmassliche Kosten bei Erstellung der Bahn zum Zeitpunkt des Rückkaufs.

Der Bundesrat begründete seinen Vorschlag damit, dass er an der Konzessionsdauer von 99 Jahren nichts habe ändern wollen, dem Bund aber bei volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten doch die Möglichkeit geben wolle, die Bahnen früher zurückzukaufen. Im Normalfall sollte der Rückkaufstermin mit dem Auslauf der Konzession zusammenfallen. Bei einem Rückkauf vor Ablauf der Konzession würden deshalb zur Entschädigungssumme nochmals 10 % dazugeschlagen. Der Ständerat stimmte zu, setzte aber den ersten Rückkaufstermin auf das 40. Betriebsjahr fest. Im Nationalrat wurde der Bund dann wieder günstiger gestellt, indem sechs Rückkaufstermine festgesetzt wurden: Nach Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres sollte der Bund nach vorangegangener fünfjähriger Kündigung die Bahnen erwerben können. Die Gesellschaften wurden begünstigt, indem nun nicht der Durchschnittsertrag der letzten 20 Jahre massgebend war, son-

dern nur der (meist höhere) der letzten 10 Jahre. Der obligatorische Abzug für den Zeitwert wurde durch einen fakultativen Abzug wegen "nicht vollkommen befriedigendem Zustand" ersetzt. Der Rückkaufsartikel in den "alten Konzessionen" (53) lautet mit einigen wenigen Ausnahmen gleich. Im Januar 1853 wurde noch eine Aenderung vorgenommen, der 1. Mai 1858 wurde als Terminus a quo gesetzt anstelle des Datums der Betriebseröffnung. Erster Rückkaufstermin war somit für alle Bahnen der 1. Mai 1888. (54)

Der Artikel 2 der "alten Konzessionen", wir führen hier den Bundesbeschluss betreffend die Eisenbahn von Zürich nach Dietikon vom 4. August 1853 an, lautet in allen Konzessionen mutatis mutandis gleich:

Art. 2. "Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahnen von Romanshorn bis Aarau und von Baden an den Rhein nach Koblenz, für deren Bau, beziehungsweise Betrieb, die Konzession der Zürich-Bodensee-bahn, beziehungsweise der Nordostbahngesellschaft, von Zürich am 21. Dezember 1852 und am 29. Juni 1853, von Aargau am 27. Juni 1853 und von Thurgau am 8. Dezember 1852 erteilt worden ist, in ihrer Gesamtheit, soweit sie wirklich erstellt worden sind, samt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräten, welche dazugehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er jeweilen 5 Jahre zum voraus den Rückkauf erklärt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, dass jeder Teil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Beschlagenen zu streichen hat. Der Uebrig-

bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a) Im Falle des Rückkaufes im 30., 45., und 60. Jahre ist der 25fache Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Wert dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, dass die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b) Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die mutmassliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c) Die Bahn samt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen." (55)

Einige Bemerkungen zu den Rückkaufsbestimmungen:

Wir müssen annehmen, dass der Rückkaufsartikel im schweizerischen Eisenbahngesetz wesentlich durch das Vorbild des preussischen Eisenbahngesetzes von 1838 geprägt worden ist.

Die Konzessionsgenehmigungen wurden an keine Amortisationspflichten oder

-vorbehalte geknüpft. Garantien für Einheit im Betrieb und in der Verwaltung wurden nicht verlangt, Fahrplanvorschriften nur selten gemacht. Die Anlagekosten standen meist fest, doch führten gewisse Gesellschaften in späterer Zeit eine Buchhaltung, die nicht über alle Zweifel erhaben war. (56)

Im Vergleich mit dem Ausland waren die schweizerischen Konzessionen sehr freizügig. (57) Die stürmische Entwicklung im Eisenbahnwesen liess den Gedanken aufkommen, dass die Eidgenossenschaft all ihren Einfluss preisgegeben hatte. Auch die Kantone mussten ihre Ohnmacht den Gesellschaften gegenüber einsehen.

1.3. Die Auswirkungen des Eisenbahngesetzes

In kurzer Zeit wurde die Schweiz von einem Privatbahnnetz überzogen. Die Kantone konzessionierten fast jedes Projekt, das eine finanzielle Trägerschaft fand. Schon 1864 betrug die Länge des ganzen Netzes das Doppelte des Stephenson'schen Projektes. In der Entwicklung sind drei Bauphasen festzustellen, wie aus Tabelle 1 ersichtlich ist.

Die erste Phase umfasst die Jahre von 1854 bis 1864 mit grosser Wachstumsrate. Grund dieses raschen Aufbaus war die unvorhergesehene Umwälzung im internationalen Kreditwesen, die von Frankreich ausging (Crédit Mobilier, 1852 von den Gebr. Péreire gegründet). (58)

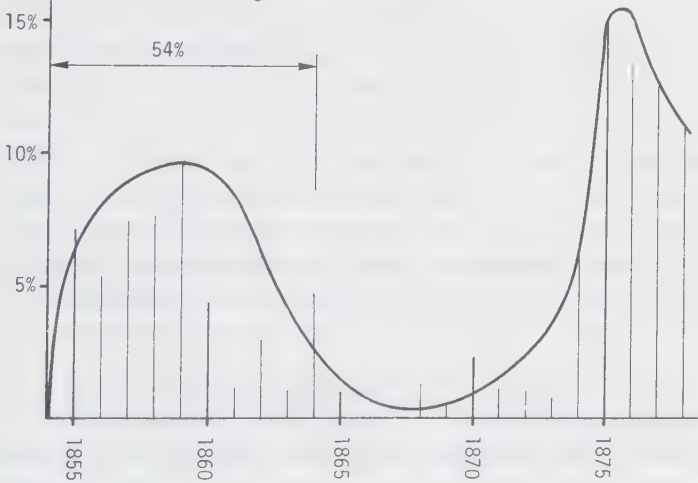
Danach folgte ein Zeitraum mit wenig Aktivität. Erst mit Realisierung des Gotthardprojektes erlebte das schweizerische Eisenbahnwesen in den Jahren 1874 bis 1877 nochmals einen gewaltigen Aufschwung.

Noch eine andere Entwicklung lässt sich feststellen: Einerseits zeigte sich eine starke Tendenz zur Monopolisierung der Eisenbahnen, andererseits suchte der Bund durch Eingriffe den Allgemeinutzen und das Landesinteresse in Erinnerung zu rufen. Diese zweite Tendenz, die mit dem Eisenbahngesetz von 1852 Terrain verloren hatte, suchte im Laufe der Zeit - vergeblich zwar - die erste einzuholen. Die Interessen der Allge-

meinheit galten zusehends weniger (60), und einzelne Kantone mussten sogar den Bund anrufen, um die öffentlichen Interessen bei den Gesellschaften durchzusetzen. (61)

Tab. 1 Strecken-Eröffnungen (59)

%-Anteil der Gesamtlänge 1877: 2392 km



Die Folgen des Eisenbahnfiebers zeigten sich bald. Eine Unzahl von Gesellschaften, die sich gegenseitig konkurrenzten, jede mit eigener Verwaltung, konnte kaum überleben. 1861 zählte man 16 Gesellschaften, 1872 noch deren 10. Der Zersplitterung versuchte man mit Fusionen entgegenzuwirken. Bereits am 14. Mai 1856 fusionierten die Glattalbahn, die sanktgallisch-appenzellische Eisenbahngesellschaft und die Südostbahn (Bodensee-Chur, Sargans-Rapperswil, Weesen-Glarus) zur Gesellschaft der "Vereinigten Schweizer Bahnen" (V.S.B.). So teilten sich nach 1872 vier grosse Gesellschaften ins Transportgeschäft: Die N.O.B., die S.C.B., die

V.S.B. und die Westbahngesellschaft/Suisse Occidentale. Daneben bestanden kleinere Unternehmen weiterhin. (62)

Im September 1856 regte der Genfer Banquier und Präsident mehrerer französischer Eisenbahngesellschaften Bartholony⁺ (s. Seite 37ff) in einem an die Bundesbehörden gerichteten Memorial eine Fusion aller schweizerischen Eisenbahngesellschaften an. Weil der "einheitliche Gesichtspunkt bei diesen stückweisen Unternehmungen" fehle, unterbreitete er folgende Idee:

Es seien "alle bereits erteilten oder noch zu erteilenden Konzessionen in unserem Lande in ein einziges nationales Netz und in der Folge dessen unter eine einzige schweizerische Administration zu vereinigen". (63)

Bartholony wollte nicht allein eine Vereinheitlichung in der Verwaltung herbeiführen, sondern als Nebenzweck die Beunruhigung über die ausländische Kapitalbeteiligung an den Eisenbahnen beschwichtigen. Er anerbot sich in der gleichen Denkschrift, diese Fusion durchzuführen und damit "auf Schweizer Boden ein nationales und vollständiges Eisenbahnnetz zu gründen".

1857 wurde von den grossen vier Eisenbahngesellschaften eine Fusion zu einer einzigen Gesellschaft, die die Bezeichnung "Société générale des chemins de fer suisses" tragen sollte, in Paris vorbereitet. Trotz der Finanzbeteiligung der französischen Banquiers sollte der Verwaltungsrat zu drei Vierteln aus Eidgenossen bestehen. Damit sollte wohl versucht werden, die Eisenbahnen dem ausländischen Einfluss zu entziehen. Allerdings scheiterten die Verhandlungen, unter anderem wegen der misslichen Lage der Westbahn. (64)

Inzwischen hatte auch das Post- und Baudepartement einen (von Stämpfli* verfassten (65)) Bericht an den Bundesrat ausgearbeitet, welcher sich mit einem Rückkauf der Eisenbahnen eingehend beschäftigte. (66) Damit sollte in die Fusionsverhandlungen eingegriffen und die Bahnen dem Allgemeinnutzen besser zugänglich gemacht werden. Es wurden folgende Anträge gestellt:

Bartholony⁺ Kurzbiographie im Anhang II

1. Ein Rückkauf der schweizerischen Bahnen durch den Bund ist grundsätzlich zu wünschen.
2. Es soll ein Rückkauf bei Anlass der schwebenden Fusionsverhandlungen versucht werden, wobei den Gesellschaften Vorschläge nach folgenden drei Prinzipien zu unterbreiten sind:
 - a) Umtausch der Aktien in Staatsobligationen mit Amortisation innerhalb einer festgesetzten Zeitspanne,
 - b) Garantie eines festen Obligationenzinses und eventuelle Gewinnbeteiligung am Reinertrag,
 - c) statt Anteil am Mehrertrag wird ein fixer Betrag ($\frac{1}{2}$ % des Gesamtkapitals) in zu verlosenden Prämien ausbezahlt.
3. "Eventuell soll schon jetzt auf den Rückkauf nach Ablauf der ersten konzessionsmässigen Frist von dreissig Jahren Bedacht genommen werden, und es soll zu diesem Zwecke:
 - a) von jetzt an jährlich eine bestimmte Summe aus der Bundeskasse zur Bildung eines Rückkaufs- oder Amortisationsfonds bezahlt werden;
 - b) es soll dieser Rückkaufsfonds zum Ankauf schweizerischer Bahnaktien verwendet, statt in anderer Weise an Zins gelegt werden;
 - c) es soll der Bund bei Anlass einer allfälligen Generalfusion dahin streben, neu auszugebende Aktien zu übernehmen." (67)

Die Begründung führt mit Blick auf die Nachbarländer aus, dass dort Staatsübernahme ebenfalls diskutiert werde und dadurch die dortigen Eisenbahnen billiger transportieren könnten - einmal mehr wurde das Argument der drohenden Umfahrung ins Feld geführt. Der Bundesrat konnte den Antrag nicht diskutieren, weil der Spezialbericht über die Verwendung des eidgenössischen Anleihens (17. Juni 1857) (68) noch nicht vorlag. Nach diesem Gesetzesvorschlag sollte der Bund anderweitig nicht benötigtes Geld in Eisenbahnaktien anlegen können. Allein, in den Räten war eine Verständigung nicht zu erzielen, so blieb die Sache auf sich beruhen.

Von Seiten des Bundes wurden keine Anstrengungen mehr unternommen, die Bahnen zurückzukaufen. Bis 1883 schweigen die Akten über Bestrebungen

des Bundes, in den Besitz der Bahnen zu kommen, mit Ausnahme von Aenderungen betr. Feststellung des Anlagekapitals (Artikel 18 des Eisenbahngesetzes).⁽⁶⁹⁾

Die Bestrebungen zur Behebung der Eisenbahnmisere oder ganz einfach dem Bund die Eisenbahnen billig zu vermachen, wurden von privater Seite gemacht und vor allem in der Presse heftig diskutiert.

Die Vorschläge können wir nach zwei Gesichtspunkten einordnen:

- Einige Autoren forderten für die Behebung der Eisenbahnmisere eine Aenderung des Systems, das heisst, hinter ihren Vorschlägen steht die Staatsbahn.
- Vor allem die Vorschläge der Siebzigerjahre zielen auf strukturelle Veränderungen ab, das heisst, man versuchte die Unternehmen auf der Basis der Aktiengesellschaften zu sanieren.

2. Vorschläge mit der Forderung nach einer Systemänderung

2.1. Ist ein Rückkauf auf Grund der Rückkaufsbestimmungen möglich? -

Der Vorschlag Bundesrat Stämpfli, 1862

Bundespräsident Stämpfli* veröffentlichte im Spätherbst 1862 eine dünne Broschüre, mit der er die Diskussion um den Rückkauf der Eisenbahnen anregen wollte. Allerdings rief er mit seiner Publikation eine landesweite Polemik hervor. (1)

"Die schweizerischen Eisenbahnzustände sind krankhaft. Von dem über 1000 km zählenden Netze ist kaum ein Fünftel in gesunden Verhältnissen; bei vier Fünfteln des Netzes befinden sich die Gesellschaften in schlimmer Lage ..."

Mit diesen Worten leitet der Autor seine Schrift ein, in der er nach den Ursachen des Uebelstandes fragt und einen Vorschlag zur Abhilfe der Zustände anbietet. Stämpfli beklagt das Ungeschick der Bahngesellschaften, die mit ihrer Geschäftspolitik die ausländischen Geldgeber schädigten und damit den Ruf der ganzen Eidgenossenschaft gefährdeten. Durch die Vielfalt der Gesellschaften, Konzessionsbedingungen, Netze und Administrationen sei der inländische Verkehr gehemmt und ein geschlossen schweizerisches Auftreten dem Ausland gegenüber nicht möglich. Für Stämpfli liegt die Ursache all dieser Uebelstände auf der Hand: die Kantonalautonomie und der Privatbau sind schuld. Seine Ausführungen untermauert er mit Hilfe von Zahlenmaterial, das ihm zum Teil von Aubert (2) zur Verfügung gestellt worden war.

Nach Stämpflis Darstellung warfen die Eisenbahnen in der Schweiz auf einem Netz von 1051 km einen Gesamtreinertrag von 11 835 968 Fr. ab, der 53 % der Bruttoeinnahmen entspricht. Dieser Reinertrag reichte bei weitem nicht aus, die Verzinsung zu gewährleisten. So wurden 1861 1,3 Mio Fr. Obligationenkapital und 100,6 Mio Fr. Aktienkapital weder verzinst, noch warfen sie Dividenden ab. Nur 65 Mio Fr. (vor allem die Anlagen der Nordostbahn und der Centralbahn brachten sechs bis acht Prozent Zins ein) wurden ordentlich verzinst.

Stämpfli bezeichnete seinen Plan, den er vorlegte, als zwar kühn, aber durchführbar. Er wollte an Stelle des Gesellschaftskredites den Staatskredit einsetzen, indem die Gesellschaftstitel in Staatsobligationen mit 4½ % Zins umgetauscht werden sollten.

Die grossen Einsparungen sollten in der Administration erzielt werden. Das ganze Verwaltungswesen sollte nach der Vorstellung Stämpflis zentralisiert und in die Hand des Bundes gelegt werden. Personal, Lokomotiven und Wagen könnten dann die ganze Schweiz durchfahren und so dem Publikum besser dienen, unter gleichzeitiger Einsparung von Betriebsausgaben. Der Autor glaubte mit diesen beiden Massnahmen die Kosten des Betriebes von 47% auf 40% der Bruttoeinnahmen senken zu können.

Für die unvollendeten Strecken Biel-Bern-Langnau-Luzern-Zürich ^{*4} und die Oronbahn setzte er einen Kapitalaufwand von 17,8 Mio Fr. ein.

Der Bund hatte demnach ein Aktienkapital von 179 Mio Fr. und ein Obligationenkapital von 250 Mio Fr. zu übernehmen. Der Rückkauf sollte in zwei Phasen durchgeführt werden: Zuerst sollte das Obligationenkapital übernommen werden (Umtausch der Titel in Staatsobligationen), danach erfolgt der Auskauf der Aktionäre. Dies, so der Autor, sei "die delikateste Aufgabe" der Operation. Die Nordostbahn- und die Centralbahnaktien warfen nämlich einen ansehnlichen Ertrag ab, also musste verhandelt werden. Stämpfli war überzeugt, dass ein Rückkauf der Eisenbahnen nur auf dem Wege der freien Verständigung möglich war. Die Begründung liegt in den Rückkaufsbestimmungen. In den Sechzigerjahren war ein Rückkauf rechtlich nicht möglich. Stämpfli hatte den Eindruck, dass die Bahnen nie wohlfeiler übernommen werden könnten als zum Zeitpunkt der Veröffentlichung seiner Broschüre. Eine Sanierung der Gesellschaft hätten die Benützer der Bahnen berappen müssen, eben diese durch die Allgemeinheit finanziell sanierten Bahnen hätte die Oeffentlichkeit (Bund) später dann teuer zurückgekauft. (3)

^{*}Stämpfli war Anhänger des Zweiliniensystems. Durch eine Parallelbahn Zürich-Luzern-Bern sollte die N.O.B. und die S.C.B. konkurrenziert werden. Die Nationalbahn zeigte dann den Wert solcher Konkurrenzbahnen deutlich.

Die grössten Schwierigkeiten wurden für die Verhandlung mit den Aktionären der rentablen Bahnen vorausgesehen. Der Kurs der Nordostbahn-Aktien stand Ende 1862 auf 705.-Fr., derjenige der Centralbahn-Aktien auf 470.-Fr.. Stämpfli veranschlagte einen Umtauschpreis von 800.- Fr. für N.O.B.-Aktien und 550.-Fr. für S.C.B.-Aktien vor. (Dazu ist zu bemerken, dass diese Offerte keineswegs ein Geschenk für die Aktionäre darstellt, die N.O.B. und die S.C.B. bezahlten Dividenden in der Höhe von 6 - 8 %, während Stämpflis Staatsobligationen lediglich $4\frac{1}{2}$ % abwarfen; der Verf.)

Die Aktionäre der unrentablen Bahnen sollten für ihre Aktien (nominal 500.- Fr.) eine eidgenössische Staatsobligation zu 250.- Fr. erhalten, deren Zinsfuss innerhalb von acht Jahren von 3% auf 5% steigen sollte. Von diesem Umtausch sollten 225 260 Aktien betroffen sein.

Die ganze Operation hing - wie Stämpfli ausführte - wesentlich von folgenden vier Fragen ab:

- Kann die Eidgenossenschaft das benötigte Kapital zu $4\frac{1}{2}$ % aufbringen (Kapitalbeschaffung)?
- Lassen sich die Kosten durch Zentralisation von Betrieb und Verwaltung von 47 auf 40% der Brutto-Einnahmen reduzieren?
- Werden die Brutto-Einnahmen auch bei vollständigem Netz (Vollendung der Oronbahn und der Linien Biel-Bern-Luzern-Zürich; der Verf.) das Mass von 1861 (21 247.- Fr./km) erreichen?
- Können die Aktien zum angenommenen Preis eingelöst werden?

Stämpfli glaubte, dass die ersten drei Punkte seines Konzeptes problemlos zu erfüllen seien, einzig hinsichtlich der Aktien-Einlösung hatte er selber Zweifel. Nun ist aber, wie sich aus der Aufstellung der folgenden Seite ergibt, gerade der vierte Punkt *conditio sine qua non* der ganzen Operation, weil das ganze Netz schliesslich eigenwirtschaftlich finanziert werden sollte.

Vereinfachte Darstellung der Berechnungen

Grundlagen:

- Bruttoertrag 1861: 21 247 Fr./km.
- Netzgrösse nach Vollendung der Oronlinie und der Linie Biel-Bern-Langnau-Luzern-Zürich als Basis: 1324 km.
- Die Voraussetzungen Stämpflis (Siehe S. 20-22) gelten restlos.
- Obligationen, die bisher mit 5% verzinst wurden, werden nach Umtausch in Staatsobligationen nur noch mit 4 1/2 % verzinst.
- Das Aktienkapital der Eisenbahngesellschaften betrug nach den Berechnungen Stämpflis 179 Mio Fr.
- Das Obligationenkapital betrug 250 Mio Fr.

Tab. 2:

1. Betriebsrechnung

Bruttoeinnahmen :	1324 km à 21 247 Fr.	28,13 Mio Fr.
Betriebsausgaben :	40% der Bruttoeinnahmen	11,25 Mio Fr.
Nettoertrag		<u>16,88 Mio Fr.</u>

2. Auslösung der Aktionäre des Aktienpakets 1

(Aktien, die bisher Dividenden abgeworfen haben)

57 416 N.O.B. - Aktien zu 800.- Fr. =	45,9 Mio Fr.
75 235 S.C.B. - Aktien zu 550.- Fr. =	41,4 Mio Fr.

Aktienpaket 1, Kapital	<u>87,3 Mio Fr.</u>
------------------------	---------------------

3. Auslösung der Aktionäre des Aktienpakets 2

(Aktien, die bisher keine Dividenden abgeworfen haben)

225 260 Aktien (nominal 500.-) werden umgetauscht in Staatsobligationen mit veränderlichem Zinsfuß, nominal nun 250.-Fr. = 56,3 Mio Fr.
 Zinsfuß: 1864: 3%, alle zwei Jahre + 1/2% bis 1872: 5%

Verzinsung: 1864: 1,7 Mio Fr.
 1866: 1,9 Mio Fr. (Fehlbetrag: 0,1 Mio)
 1872: 2,8 Mio Fr. (Fehlbetrag: 1,0 Mio)

4. Verzinsung des Aktien- und Obligationenkapitals

Obligationen	250 Mio Fr. zu 4 1/2 %	11,12 Mio Fr.
Aktienpaket 1	87,5 Mio Fr. zu 4 1/2 %	3,93 Mio Fr.
Aktienpaket 2	56,3 Mio Fr. zu 3-5%	<u>1,7 Mio Fr. (1864)</u>
Verzinsung total		<u>16,75 Mio Fr.</u>

Aus der steigenden Verzinsung des Aktienpakets 2 resultierte ein wachsender Fehlbetrag, dessen Deckung von Stämpfli aber einkalkuliert worden war. Allerdings setzte er hier einen höchst zweifelhaften Faktor in seine Rechnung ein. Er nahm eine jährliche Wachstumsrate des Verkehrsaufkommens von 2% bei konstant bleibenden Betriebsausgaben an. Aus der zusehends intensiveren Bewirtschaftung dieses Verkehrsmittels glaubte er den Weiterausbau des Netzes finanzieren zu können, um schliesslich mit einem Zuschuss seitens des Staates die Alpentraversierung in Angriff zu nehmen.

Die Veröffentlichung der Broschüre löste eine grosse Zeitungspolemik aus. So zweifelte man zum Teil an der Richtigkeit des verwendeten Zahlenmaterials. Stämpflis Hoffnungen auf eine gute Aufnahme im Volke wurden denn auch kaum erfüllt. Im Kanton Zürich wandte sich mit Ausnahme des Landboten die gesamte Presse gegen das Projekt, die Kantone Aargau, Solothurn und beide Basel lehnten das Ansinnen ab. Im Kanton Schaffhausen konnte Peyer im Hof*, der bereits 1852 für eine Staatsbahn eingetreten war, hinter sich eine kleine Anhängerschaft vereinigen. Die Kantone Bern, Fribourg und anfänglich auch St. Gallen äusserten sich befürwortend. Im Kanton Bern hatte diese Zustimmung zwei Gründe: Zum einen verbreitete die Berner Zeitung, das Sprachrohr Stämpflis, die Ideen, mit den nötigen Kommentaren versehen, vornehmlich im Kanton Bern. Zum anderen fürchtete man in Bern das Heraufkommen einer zürcherischen Eisenbahnhegemonie, indem die Nordostbahn zusehends alle andern Gesellschaften aufkaufen würde und so die Schweiz der Geldmacht Zürichs untertan machte. So wollte man das "Privatbahn-Baronentum" mit der "Staatsbahnmonarchie" bekämpfen.

Im Lager Alfred Eschers überlegte man sich, wie man diese Gefahr am besten eliminieren könnte. Am besten sollte das Projekt von der finanziellen Seite her untersucht werden, kam man überein, während die politische Seite bloss anzudeuten sei. Es sei notwendig, von der Defensivpolemik zur politischen Aktion vorzugehen, um zu verhindern, dass Stämpfli einzelne Kantone durch Bahnen und andere durch Finanzerleichterungen ge-

winne, meinte Escher*. (4)

Die Berner Zeitung applaudierte zum Vorschlag und gab ihrer Erleichterung Ausdruck, dass die Eisenbahnzustände nun geändert werden könnten. Aber zu dieser Aenderung brauchte es gewiss einen Löwen, und die Berner Zeitung schrieb denn auch "an den Klauen erkennt man den Löwen". (5)

Auch die Gazzetta Ticinese äusserte sich positiv zum Vorschlag, denn sie sah die Möglichkeit, mit Stämpfli schneller zu einem Anschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz zu kommen. (6) Die Freiburger Zeitung "Confédéré" kam auf ihre eigene Lösung zu sprechen, die sie vor vier Jahren vorgeschlagen hatte. Am 28. September 1858 hatte sie vorgeschlagen, Steuern zur Finanzierung der Eisenbahnen zu erheben, (7) was dann mit dem Ausgang des Oronbahnkonflikts für den Kanton Freiburg bald bittere Wirklichkeit wurde.

Die St. Galler Zeitung äusserte sich anfänglich positiv, rückte dann aber im Laufe der Meinungsbildung anderer Tageszeitungen immer weiter von dieser Position ab. (8)

Die Nation Suisse (Genf) spendete ebenfalls Beifall, warnte aber vor den Spekulanten, die Bahnen verkaufen wollten, die wertlos seien. (9) Damit waren vornehmlich die Westbahn und die schweizerische Centralbahn gemeint, wie die Neue Zürcher Zeitung zu berichten wusste. (10)

Der Landbote bezeichnete das konkrete Projekt Stämpflis als zwar nicht auf seiner eigenen Linie liegend, attestierte Stämpfli aber soviel Loyalität, dass er die Eidgenossenschaft nicht überrumpeln wolle. So habe die Diskussion alle Zeit. (11)

Der "Bund", der mit dem Projekt gar nicht einverstanden war, meinte doch, dass der Rückkauf eigentlich bloss eine Frage der Zeit sei. (12)

Die Basler Nachrichten warfen dem Autor vor, er habe die Geschichte nicht berücksichtigt (Föderalismus) und man solle die Krankheit örtlich (d.h. in den Kantonen) behandeln und erst eingreifen, wenn sich der Patient selber nicht mehr helfen könne. (13)

Der Schweizerbote stellte dar, dass das Ganze eine eidgenössisch aufgewärmte Auflage der Ost-West-Bahn- und der Oronbahn-Politik sei. Man sollte mit dem Rückkauf bis zum gesetzlich festgesetzten Termin zuwarten. Die ganze Angelegenheit sei eine Frage der Dringlichkeit. Die Folgen des Rückkaufs sind nach Prognose des Schweizerboten: Eine schweizerische Nationalbank, eine eidgenössische Bahnpolizei und Strafrechtspflege, dann die Zentralisierung des ganzen Bundesbauwesens, ein einheitliches Steuergesetz und schliesslich die Einführung des Einheitsstaates. (14)

Die Schwyzer Zeitung fragte, weshalb das Volk Millionen zahlen sollte für Bahnen, die es umsonst haben könne. (15) Und die Neue Glarner Zeitung gab die Antwort darauf: Der Unterschied zwischen Uebernahme zum gesetzlich vereinbarten Termin und dem sofortigen Rückkauf liegt darin, dass Stämpfli auch die schlechten Bahnen teuer bezahlt. (16) Auch fürchtete man eine Zerrissenheit im schweizerischen Parteileben durch dieses Projekt.

Die Basellandschaftliche Zeitung nannte den Rückkauf ein Landesunglück, und die Obwaldner Wochenzeitung fürchtete, der Landesfriede werde durch diesen Plan zerstört. (17)

Die Zürcher Freitagszeitung prophezeite den Untergang der alten Schweiz mit dem Sieg der Stämpflischen Ideen, allerdings, so führte das Blatt aus, "wird das Kameel jetzt nicht mehr als reissender Löwe angesehen". (18)

Eine ernsthafte Seite des Planes, die Finanzierung und ihre politischen Verpflichtungen, beschäftigte die Eidgenössische Zeitung. Durch Inanspruchnahme des Staatskredites würde die Schweiz Schuldnerin der Pariser Finanzgesellschaften. Je nach dem Stand der französischen Politik stiegen oder fielen die Schweizer Papiere. Dieser Zustand wäre nicht unbedingt mit der Neutralität zu vereinbaren, abgesehen davon gälte es, auf der Hut zu sein, sehr leicht könnte ein Handelsvertrag mit einer Dappentalfrage (19) und der Eisenbahnpolitik verknüpft werden. Das Angebot sei ein Danaergeschenk. Und Stämpfli wurde folgendermassen charakterisiert: "Es wäre sehr zu wünschen, dass sein ruheloser Geist irgend-

wie gebremst werden könnte. Er ist selber eine überheizte Lokomotive, gäb wer sein Heizer ist. Er unterstützte in auffallendster Weise stets diejenigen Gesellschaften, deren Lebensfähigkeit am zweifelhaftesten und bestrittensten war. ... Die Oronbahn ist sein Kind und die Verschuldung Freiburgs sein Werk." (20)

Die Neue Glarner Zeitung stellte eine Rechnung an: Die Vereinigten Schweizer Bahnen (21) besitzen Aktien mit einem Nominalwert von 32 Millionen Franken, die nicht mehr Wert haben als der blosse Papierpreis. Nach Durchführung des Planes nach Stämpfli haben diese Aktien plötzlich wieder einen Wert von 16 Millionen Franken. Das Geschäft wird hier von den Pariser Financiers Rothschild, Péreire u.a. gemacht. (22)

Auch die Börse reagierte auf den Vorschlag Stämpflis. So meldete die Neue Zürcher Zeitung am 24. Dezember 1862, dass die Aktien der Westbahn von 140 Fr. auf 160 Fr. gestiegen, dann aber wieder auf 155 Fr. gefallen seien. (23)

Der Direktor der Nordostbahn, Georg Stoll[†], nahm Stämpflis Zahlenmaterial unter die Lupe. (24) Die Berechnungen, die bei Stämpfli zum grössten Teil von Aubert (Präsident der Westbahn) erstellt worden waren, zeigten sich nach der Ueberprüfung und neuen Darstellung durch Stoll nicht mehr so günstig. Stoll hob hervor, dass sich bei einer bereits bestehenden Schuld der Eidgenossenschaft von 3,75 Millionen Franken diese bei Uebernahme der Eisenbahnen durch den Vollendungskredit von 17,8 Mio Fr. und Aufkauf der Titel in der Höhe von 433,67 Mio Fr. pro Kopf nachher auf 173 Fr. belaufen würde. Diese Zahl entspricht der zweithöchsten Verschuldung eines Staatswesens in Europa. (25) Dieser hohe Finanzbedarf würde zwangsläufig den Zinsauftrieb fördern, die Schweiz würde in ein finanzielles Abenteuer gestürzt.

Die Betriebskosten betragen bei sämtlichen Eisenbahnverwaltungen Europas mehr als 40% der Bruttoeinnahmen. Gerade aber auf dieser Einsparung beruhte ein Grossteil der ganzen Operation. Bei Ueberschreitung der 40%-Limite müsste also, wie Stoll in seiner Broschüre ausführte (26), eine Vermögenssteuer zur Deckung des Defizits eingeführt werden. Die Rechnung

von Stoll fusst zum Teil auf anderen Grundlagen, rechnet aber mit Zahlen ähnlicher Grössenordnung wie Stämpfli.

Die Voraussetzungen sind:

- Für das alte Netz wird ein Durchschnittsertrag pro km von 21 247 Fr. angenommen.
- Für die unvollendeten Bahnen (Oronbahn, Biel-Bern-Luzern-Zürich) wird ein Ertrag von 15 000 Fr. / km angenommen.
- Verkehrszunahme jährlich 2%. (analog Stämpfli)
- Betriebskosten 47% des Bruttoertrags. (Stämpfli: 40%)
- Reservefonds: Pro km jährlich 1000 Fr. (Stämpfli: 0 Fr.)
- Investitionen infolge des Verkehrszuwachses: Pauschal 5 Mio Fr. für das ganze Netz. (Stämpfli: 0 Fr.)
- Zinsenausfall der Bauzinsen, die von der Alpenbahn und der projektirten Jurabahn nicht auf diesen Linien gedeckt werden können, werden für die Jurabahn ab 1867, für die Alpenbahn ab 1870 in Rechnung gestellt.
- Das Defizit eines Betriebsjahres wird der Betriebsrechnung des folgenden Jahres belastet.
- Zinsfuss: 4½ % (analog Stämpfli)

Stoll errechnet daraus für:

Tab. 3

	Nettoertrag	Total-Zinsen last der Eidg.	Defizit der Eidg.	
1865	12,961 Mio Fr.	18,236 Mio Fr.	5,275 Mio Fr.	
1867	13,539 Mio Fr.	20,304 Mio Fr.	6,765 Mio Fr.	
1870	14,448 Mio Fr.	22,724 Mio Fr.	8,276 Mio Fr.	
1875	16,090 Mio Fr.	23,041 Mio Fr.	6,915 Mio Fr.	
1880	17,902 Mio Fr.	22,957 Mio Fr.	5,055 Mio Fr.	(27)

Demgegenüber hat Stämpfli auf der Basis der auf S. 23 aufgestellten Voraussetzungen ein viel günstigeres Resultat erhalten:

	Nettoertrag	Zinsenlast der Eidg.	Vorschuss der Eidg.	
1865	18,226 Mio Fr.	16,743 Mio Fr.	1,483 Mio Fr.	
1870	19,914 Mio Fr.	17,508 Mio Fr.	2,326 Mio Fr.	
1875	21,601 Mio Fr.	17,870 Mio Fr.	3,731 Mio Fr.	
1880	23,287 Mio Fr.	17,870 Mio Fr.	5,417 Mio Fr.	(28)

Während bei Stämpfli für die Eidgenossenschaft im Jahre 1880 5 Mio Fr. Einnahmen herauschauen, muss der Staat nach Stolls Berechnungen eben diese Summe als Defizit verbuchen!

Die Ablösung der Aktien (nominal 500.- Fr.) ist mit 250.- Fr. zu hoch angesetzt. Nach Stoll übersteigt dieser Preis den Kurswert um mehr als das Doppelte, einzig die Aktien der Nordostbahn und der Centralbahn sind richtig eingestuft. Der Vollendungskredit ist mit 17,8 Mio Fr. um die Hälfte zu tief angesetzt. Als noch zu vollendende Linien hatte Stämpfli bloss die Oronbahn und die Biel-Bern-Luzern-Zürich - Bahn berücksichtigt, obwohl man in Bern zur gleichen Zeit schon Studien für eine Jurabahn machte (Bedarf ca. 40 Mio Fr.). Sobald nun ein eidgenössischer Eisenbahn-"Märit" eröffnet sei, stelle sich das Gelüste gleich dutzendweise ein, wozu dann das Prinzip der Gleichberechtigung ein weiteres tun werde. Politisch liesse sich eine Verschuldung in diesem Ausmass verantworten, wenn die Schweiz noch kein Eisenbahnnetz besässe, aber der gegenwärtige Zustand des Netzes decke, mit Ausnahme einer Alpen-traversale, alle Verkehrsbedürfnisse des Landes. Vor dem Hintergrund der Bundeseinnahmen (Zolleinnahmen 1861: 4,6 Mio Fr.) stelle dieses Unternehmen einen "finanziellen Salto mortale" dar. (29)

Der Vizepräsident der Kreditanstalt, Prof. Rüttimann*, beleuchtete ebenfalls auf Wunsch Eschers die Broschüren in bezug auf die politischen Folgen. (30) Unter Hinweis auf das Postbeamtenheer prognostizierte er eine ähnliche Entwicklung für die Eisenbahnverwaltung. Die Ausbildung der Macht des Bundes bringe Gefahren mit sich, eine Minderheit könne schliesslich einer Mehrheit das Gesetz machen (Eisenbahnbau im Kanton Bern). Eine starke Persönlichkeit könnte, begäbe man sich auf diesen Weg, als Bundesrat sehr leicht die Macht an sich reißen. Durch Aufträge an bestimmte Firmen könnte sich sehr leicht ein Zusammenschluss von politischer Macht und Finanzgewalt ergeben. Die Eisenbahnkönige scheine man zwar zu fürchten, doch habe bis anhin noch keiner politische Bedeutung. Die Eisenbahngesellschaften unter der doppelten Aufsicht der Kantone und des Bundes seien froh, wenn ihre Direktoren die Eingriffe des Staates abwehren könnten. "Es mögen unsere Eisenbahnzustände krankhaft sein. Hüte man sich, sie auf Kosten der Gesundheit des Staates zu kurieren." (31)

Stämpfli konterte. Dem Gespenst des politischen Zentralismus stellte er das Gespenst des modernen Verkehrs-Feudalismus gegenüber, das vor allem von Zürich ausging.

Stoll widerlegte aber auch schliesslich noch Stämpflis zugkräftigstes Argument: Stämpfli behauptete, der Bund komme nie billiger in den Besitz der Eisenbahnen als während der Sechzigerjahre. Stoll rechnete nun vor, dass aufgrund von Stämpflis Berechnungen die Bahnen 1893 zwar um 188 Mio. Franken teurer seien als 1863, hingegen gestalte sich die Operation teurer, wenn man realistische Zahlen zugrundelege, nämlich bei einem jährlichen Defizit von 5 Mio. Franken und einer Verzinsung von $4\frac{1}{2}\%$ belaufe sich der Verlust dannzumal auf 319 Mio. Fr., was nichts anderes hiesse, als dass die Bahnen dann viel besser mit sich reden liessen, ja der Bund könne sogar nichtrentierende Bahnen ablehnen. (32)

Die Diskussion verebbte nach zwei Monaten, die Eisenbahngesellschaften sanierten sich auf privater Basis; die Westbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen wurden im Frühjahr 1863 konsolidiert ohne Zurückkommen auf Stämpflis Rückkaufs-Vorschlag. Ende 1863 trat Stämpfli als Bundesrat zurück und wurde Direktor der Eidgenössischen Bank in Bern. Er hatte mit seinem Eisenbahnradikalismus keinen Erfolg gehabt, immerhin war aber seine Broschüre der Anstoss, die Eisenbahnfrage zu diskutieren.

Die Frage stellt sich, ob das Projekt an der Kampagne, die vor allem von Zürich aus gegen das Projekt unternommen worden war, scheiterte oder ob die Idee ganz einfach unzeitgemäss war. Wie das Spektrum der Argumentation zeigt, passte der Vorschlag vor allem wegen der politischen Konsequenzen, die sich daraus ergaben, nicht in die Zeit hinein. Einesteils wollte man den Bund nicht mit diesem Machtinstrument ausrüsten, andernfalls sollte er sich finanziell nicht dermassen belasten. Eine nicht zu unterschätzende Rolle spielte auch die Alpenbahnfrage. Ähnlich wie schon 1852 fürchtete man auch 10 Jahre später, seine Ziele auf eidgenössischer Ebene nicht durchsetzen zu können.

Es ging bei der ganzen Diskussion um Stämpflis Vorschlag aber auch von

seiten der Eisenbahngesellschaften nicht allein um wirtschaftliche Interessen. Natürlich war die Opposition der rentierenden Bahnen gross, aber auch aus der Westschweiz, deren Bahnen allgemein schlecht standen, liessen sich ablehnende Stimmen vernehmen. Die ganze Operation hatte eben auch eine staatspolitische Dimension, mehr noch als der Zentralismus wurde die Abhängigkeit vom Ausland gefürchtet.

Im nachhinein ist es uns natürlich möglich, Stämpflis Berechnungen anhand der empirischen Zahlen zu überprüfen. So zeigte sich schon für das Jahr 1871, dass seine Berechnungen in bezug auf die Einsparung der Betriebskosten nicht zutrafen. Die Bahnen entwickelten sich während der sechziger Jahre immer einheitlicher, vor allem die Beruhigungsphase (s. Tab. 1, S. 21) liess die Gesellschaften Rationalisierungsmassnahmen ergreifen. Ueber das Ausmass der Einsparungen gibt Tabelle 4 Auskunft.

Tab. 4	<u>Betriebskosten 1861 / 1871</u>		(33)
Bruttoeinnahmen/km	21 247 Fr.	31 997 Fr.	
Bruttoausgaben /km	9 986 Fr.	14 800 Fr.	
% - Anteil der Betriebskosten von den Bruttoeinnahmen	<u>47 %</u>	<u>46,25 %</u>	

Wie die Tabelle zeigt, war Stämpflis Annahme der steigenden Bruttoeinnahmen richtig, sie stiegen stetig bis 1871.

2.2, Drei Vorschläge von François Bartholony⁺

François Bartholony⁺ war Sohn eines unbemittelten italienischen Emigranten, und hatte sich zu einem Grossbanquier emporgearbeitet. In der französischen Banken- und Börsenwelt nahm er bald eine bedeutende Stellung ein. Der Genfer befasste sich vor allem mit der Finanzierung von Eisenbahngesellschaften. Mit den französischen Eisenbahnverhältnissen war er eingehend vertraut. In verschiedenen Briefen an einen Abgeordneten (1835 - 1838) hatte er vorgeschlagen, die stagnierende Entwicklung des französischen Eisenbahnwesens mit Hilfe eines gemischten Systems, bestehend aus Privatwirtschafts- und Staats-Beteiligung, zu fördern. Der Staat baut die Linien, weil er leichter expropriieren kann, die Privatgesellschaften betreiben die Bahnen und investieren ihr Kapital im Rohmaterial. Für die sich heftig konkurrenzierenden Linien Paris - Versailles Rive gauche / Rive droite hatte er eine Fusion vorgeschlagen, die den Linien wieder zu einem rentablen Betrieb verhalf.

Bartholony war Verwaltungsratspräsident der Lyon-Genfer-Bahn und der Paris-Orléans-Bahn, ferner sass er im Verwaltungsrat der Lyon-Méditerranée-Bahn. 1856 schloss er sich mit seinem Finanzinstitut der Réunion Financière, einem Bankensyndikat unter Rothschilds Führung, an, das zur Behauptung des Kreditmarktes gegenüber dem Crédit mobilier gegründet worden war. Der Crédit mobilier hatte das französische Eisenbahnwesen überaus gefördert: Zu den 1851 bestehenden 3540 km kamen innerhalb von neun Jahren 6435 km dank der Unterstützung des Bankinstitutes hinzu.

Bartholonys Vorschläge für das Eisenbahnwesen der Schweiz müssen vor dem Hintergrund des Konkurrenzkampfes zwischen der französischen Ostbahn (Pérelire und Crédit mobilier) und der Lyon-Genfer-Bahn gesehen werden. Die Lyon-Genfer-Bahn wollte möglichst weit in die Schweiz vorstossen und mit einem Durchgang nach Deutschland die franz. Ostbahn konkurrenzieren und aus der Westschweiz fernhalten. Bartholonys Pläne gingen wohl noch einen Schritt weiter: Eine allgemeine Fusion sollte zur Beherrschung des gesamten schweizerischen Eisenbahnnetzes führen.

In einem Schreiben an den Bundesrat schlug der Genfer Banquier François Bartholony am 25. Oktober 1862 ebenfalls eine Zentralisierung des Eisenbahnwesens vor. (35) Dabei sollten die Vorteile des Privatsystems mit denjenigen des Staatsbetriebs kombiniert werden. Er erachtete eine Unterstützung des Staates als angebracht, weil die Eisenbahnen dem Lande grossen Nutzen gebracht hatten. Bartholony sieht in seinem Plan folgende realisierbaren Alternativen vor:

Allen drei Vorschlägen liegt eine Fusion sämtlicher Eisenbahngesellschaften zu einer "Allgemeinen Schweizerischen Eisenbahngesellschaft" zugrunde.

Nachdem ersten Vorschlag würde die Eidgenossenschaft einen vorzeitigen Rückkauf beschliessen und das Aktienkapital übernehmen durch Umtausch der Titel in Staatsobligationen, die zu $3\frac{1}{2}$ % verzinst werden. Die Verwaltung würde durch einen Verwaltungsrat geführt, der von Bund und Kantonen gewählt würde, politisch aber unabhängig sein müsste.

Der zweite Vorschlag sieht eine Fusion unter Leitung des Bundesrates vor, wobei der Bund eine Zinsengarantie von 4% (Verzinsung 3%, Amortisation 1%) auf die Dauer von 46 Jahren leisten würde. Nach 46 oder 99 Jahren erfolgte der Uebergang an den Bund. Angaben über Verwaltung und Garantiesummen, die der Bund zu leisten hätte, fehlen. Der Bund hätte das Recht, einen Taxzuschlag von 10% zu erheben, um seinen Verpflichtungen nachkommen zu können. Der Bund verpflichtet sich ferner, einen Alpenübergang zu erstellen.

Der dritte Vorschlag befasst sich gar nicht mit der finanziellen Beteiligung des Bundes. Die Gesellschaften fusionieren unter Leitung des Bundes, erheben selbständig einen Taxzuschlag von 10% oder 20% zur Verbesserung ihrer finanziellen Situation, verpflichten sich aber, einen Alpenübergang zu erstellen.

Ein Jahr später wurde eine gedruckte Eingabe an den Bundesrat veröffentlicht, und von diesem Zeitpunkt an beschäftigte sich die Öffentlichkeit mit dem Vorschlag.

Bartholony präzisiert in seiner Eingabe (36) den zweiten Vorschlag und erachtet Fusion und Zinsengarantie als richtige Mittel, die Gesellschaften zu sanieren. Die Einheit der Verwaltung und der Eisenbahnen bringt dem Publikum und den Aktionären Vorteile. So werden Projekte, die durch Privatgesellschaften kaum mehr realisiert werden können, mit Hilfe des Staates vorangetrieben. Ausserdem sichert eine solide finanzielle Basis die Wartung des Rollmaterials und der Anlagen.

Der Autor sieht in seinem Plan folgende Neugestaltung vor:

Die Bahngesellschaften fusionieren, wobei eine Verwaltung von 24 Verwaltungsräten geschaffen wird. Dieses Gremium wählt den Generaldirektor, der Bundesrat bestätigt die Wahl. Generalversammlungen finden abwechselnd in Bern, Basel, Zürich und Genf statt. Verwaltungsräte ehemaliger Gesellschaften, die durch die Fusion ihre Stellung verloren haben, erhalten als Abgeltung das Recht, lebenslänglich die Eisenbahnen unentgeltlich benützen zu können. Die Eidgenossenschaft garantiert den Aktionären der "Allgemeinen Schweizerischen Eisenbahngesellschaft" ein Zinsenminimum von 5% (4 1/2 % Verzinsung, 1/2 % Amortisation). Die Obligationen werden umgewandelt in neue Titel zu 4%, deren Verzinsung wird aus den Betriebseinnahmen bestritten. Die Eidgenossenschaft erhebt, um die Zinsengarantie leisten zu können, einen Taxzuschlag von 10%. Reineinnahmen, die nach Verzinsung des Aktienkapitals noch verbleiben, gehen an die Eidgenossenschaft, solange diese Zinsengarantien übernimmt. Nach Wegfall der Zinsengarantie kann sie Mehreinnahmen, die einen Gewinn von 6% übersteigen, mit den Aktionären teilen. Die Gesellschaft geht die Verpflichtung ein, eine Alpenbahn zu erstellen.

Der Vorschlag von Bartholony zielt vor allem auf eine Besserstellung der Aktionäre ab, kurz, wenn die Aktionäre ihre Dividende ausbezahlt bekommen, sind die Eisenbahnverhältnisse gesund. Ueberdies muss hier beachtet werden, dass die Eidgenossenschaft nach diesem Vorschlage weniger Rechte zugesprochen bekommt, als sie 1852, bei einer allfälligen Einführung des Zinsenminimums besessen hätte. Ausserdem berührt es seltsam, dass der Staat Fehlinvestitionen der Aktionäre, für die er nach dem Eisenbahngesetz von 1852 überhaupt keine Schuld trägt, durch Zuschüsse

mildern sollte. Der Vorschlag enthält im übrigen keinerlei Berechnungen, als Gegenleistung für die 100jährige Last würde die Eisenbahngesellschaft 1968 ohne Entschädigung in den Besitz des Bundes übergehen (sog. Heimfall).

Im Verhältnis zur Kontroverse, die durch Stämpflis Veröffentlichung ausgelöst worden war, blieben die Reaktionen auf Bartholonys Vorschlag fast gänzlich aus. In der Polemik um einen Rückkauf nach Stämpflis Plan hatte sich bei den interessierten Kreisen die Meinung durchgesetzt, dass ein Rückkaufsprojekt die Eisenbahnimperien nicht erschüttern konnte. Ausserdem erschien natürlich Stämpflis Vorschlag für die Allgemeinheit verlockend, weil die Rechnung den Anschein machte, der Bund komme beinahe gratis in den Besitz der Eisenbahnen. Bartholonys Projekt sah nun vor, und darin erblickte der Autor den Vorteil gegenüber Stämpflis Vorschlag, dass die Bahnen in den Händen der Privatindustrie verblieben. Darin ist auch die Ursache des äusserst mässigen Echos zu erblicken. Die NZZ verwarf aus den gleichen Gründen, die sie bei Stämpflis Projekt angeführt hatte, den Vorschlag Bartholonys: "Lieber keine Alpenbahn, als eine solche, deren Kaufpreis der Verlust der Freiheit ist." (37) Die Zeitung meint, mit Blick auf Freiburg, das "gleich dem Verirrten auf dem Treibsand von Moment zu Moment tiefer einsinkt", liege es nah, dem Bruder die Hand zu reichen, "aber das Vaterland in das gleiche Verderben nachziehen - d a s entscheidet". (38) Bartholony schätzt den liberalen Staat falsch ein, wenn er meint, dieser nehme Rücksicht auf den Konkurs einzelner Unternehmen, denn "die Gleichheit besteht nur dadurch, dass jeder auf seine eigene Faust hin handelt; die Freiheit lässt alles werden, aber sie gibt nichts". (39) Schliesslich wird noch der grösste Nachteil für die Allgemeinheit aufgezeigt: Ist die Privatindustrie der Verzinsung durch die Staatskasse sicher, wird sie umso fahrlässiger handeln. Andere Zeitungen haben vom Vorschlag Bartholonys gar keine Notiz genommen. (40)

2.3. Dem Elend der einen Gesellschaft durch die Prosperität der andern abhelfen. Der Vorschlag von J. Bonna. (41)

Bonna war Präsident des Aufsichtsrates der Westschweizer Bahnen und Administrator der Westbahn. In seinem Projekt, das auf die Interessen der Allgemeinheit ausgewogen Rücksicht nimmt, ist eine Handänderung in zwei Etappen vorgesehen: In einer ersten Phase wird der Betrieb der Bahnen unter Leitung des Bundes zentralisiert, und später wird, auf den Resultaten dieser Betriebsfusion aufbauend, ein Rückkauf durchgeführt. Zweck dieses Vorgehens ist die Ausnützung der Vorteile einer einheitlichen Betriebsführung, andererseits kann aufgrund der Erfahrung zuverlässig ein Kaufpreis festgelegt werden.

Auch Bonna erklärt, dass ein Rückkauf zum jetzigen Zeitpunkt nur im freundlichen Einverständnis der Gesellschaften praktikabel wäre, aus der unterschiedlichen Stellung derselben ergäben sich jedoch Schwierigkeiten, wollte man die Handänderung nach den bestehenden Bundesbeschlüssen durchführen. Der Autor folgert aus diesem Sachverhalt, dass ein Rückkauf deshalb nur nach vorangegangener "Association der Bahnen unter der Aegide der Eidgenossenschaft" (42) durchgeführt werden kann.

Der Autor geht vom Status quo der Eisenbahnfrage im Jahre 1866 aus.

Bis 1866 wurden nach Berechnungen des Autors - es sind die zuverlässigsten aller Rückkaufsvorschläge - insgesamt 1211 km Eisenbahnen in Betrieb genommen, die Gesamtinvestition betrug 412,72 Millionen Franken. Von diesem Kapital warfen (n.Bonna) 150 Millionen Franken weder Zins noch Dividende ab. Ein Rückkauf der Bahnen kam aber in den Sechzigerjahren auch deshalb nicht in Frage, weil sich die Eidgenossenschaft einem äusserst grossen finanziellen Risiko ausgesetzt hätte. Immerhin stehen Kantone und Bund auch in der Darstellung Bonnas als Hauptprofiteure des Eisenbahnwesens da. Die Kantone haben den Bahnen einen Wertzuwachs an Grund und Boden, Ersparnisse im Unterhalt der Hauptstrassen, eine bessere Ueberwachung der kantonalen Verwaltung und eine bessere Verproviantierung des Landes zu verdanken. Der Bund profitiert durch einen grösseren Bruttoertrag der Post um 1,2 Millionen Franken (1865/66) und der

Telegrapheneinnahmen um eine halbe Million Franken, einen Zuwachs der Zolleinnahmen um über 3 Mio. Fr., ferner ergeben sich Vorteile für Militär und Verwaltung. Zusammengefasst heisst dies, dass Bund und Kantone ihr Wirtschaftswachstum den Eisenbahngesellschaften zu verdanken haben und nun auch sich diesen gegenüber verpflichten sollten. Dabei führte der Administrator der defizitären Ouest-Suisse (die dann an die Westbahn überging) aus, dass die Oeffentlichkeit sich vor allem den nichtrentierenden Bahnen gegenüber verpflichtet fühlen sollte. Eine Begründung für dieses Ansinnen indessen fehlt.

Die Vorteile der Betriebszentralisation sollten sofort ausgenützt werden, während ein Rückkauf erst für die Zukunft ins Auge zu fassen wäre. Die finanzielle Situation der Eisenbahngesellschaften am 31. Dezember 1866 ergibt sich aus den Tabellen 4 und 6. (nach Bonna)

Tabelle 4 (43)					Tabelle 5	
Stand 31. Dez. 1866					Annuität bei einer Laufzeit von 90 J.	
Gesellschaft	km	Baukapital	Reinertrag in Franken:	1866: in%:		
Genf-Versoix Lausanne-Freiburg (bis Grenze Kt. BE)	99	43 405 800	901 029.65	2,07%	52 423.31	
Westbahn	150	71 463 000	1 923 599.55	2,69%	86 309.43	
Franco Suisse	72	25 650 000	596 102.95	2,32%	30 978.78	
Jura industriel	38	17 417 500	180 607.04	1,03%	21 035.98	
Bern. Staatsbahnen	86	18 100 000	271 990.17	1,50%	21 860.27	
Centralbahn	249	81 417 500	4 507 791.98	5,53%	98 331.98	
Nordostbahn	178	58 897 250	3 679 376.93	6,24%	71 133.15	
Zürich-Zug-Luzern	64	12 000 000	151 487.62	1,26%	14 493.00	
Ver. Schweizerb.	275	84 368 950	2 160 390.33	2,56%	101 896.68	
Insgesamt	1211	412 720 000	14 372 376.22	3,48%	498 462.58	

Tabelle 6

Durchschnittliche Bruttoeinnahmen	pro km	22 437.51 Fr.
Durchschnittliche Betriebsausgaben	pro km	10 460.54 Fr.
Durchschnittliches Reineinkommen	pro km	11 976.97 Fr.

Dies entspricht einem Verhältnis von:

Reinertrag 53,38 % der Bruttoeinnahmen

Betr.ausgaben 46,62 % der Bruttoeinnahmen

Mit einer Zentralisierung des Betriebes sollte aber nicht allein ein besserer Ertrag erwirtschaftet werden, wie er sich aus den Tabellen 4 und 6 ergibt. Bonna führte auch noch ein sehr gewichtiges geopolitisches Argument an: Mit einer Betriebszentralisation konnte der drohenden Umfahrung der Schweiz begegnet werden (Lyon-Belfort, Brennerlinie und Basel-Waldshut rechtsrheinisch). Und deshalb schlug Bonna eine "Fusion der Interessen aller Gesellschaften unter eidgenössischer Verwaltung" (44) vor.

Die Realisierung des Vorschlages würde folgende Situation schaffen:

- Durch den Bund wird ein Eisenbahn-Departement geschaffen.
- Die Reineinnahmen des Vorjahres der Fusion werden jeder Gesellschaft garantiert.
- Es wird ein Zuschlag ausgerichtet (sog. Majoration), der dem Gesamtertragsreinertrag entnommen wird, der jeder Gesellschaft im Laufe der Zeit eine Verzinsung ihres Kapitals zu 4% ermöglicht. (Speisung: Betrag, der 50% der Reineinnahmen übersteigt, bei maximal 45% Betriebsausgaben also jeweils 5% der Bruttoeinnahmen)
- Die Hälfte des verbleibenden Ueberschusses wird einem zentralen Reparatur- und Erneuerungsfonds zugeleitet.
- Jede Gesellschaft bleibt als Finanzgesellschaft weiterhin bestehen. Sie verteilt den ihr zukommenden Ertrag, den sie von der Eidgenossenschaft erhalten hat. Pro Netzkilometer erhält jede Gesellschaft jährlich 150.- Fr. zur Deckung der Verwaltungskosten.

- Jede Gesellschaft ernennt einen oder mehrere Abgeordnete, die gesamt- haft einen Aufsichtsrat bilden, dem das Eisenbahndepartement Rechen- schaft schuldet.

Dieser erste Teil des Vorschlags, der eine Betriebsfusion vorsieht, wäre, von der finanziellen Belastung des Bundes her gesehen, gut realisierbar, weil der Bund keine grossen Investitionen tätigen muss und kein finanziel- les Risiko eingeht. Hingegen ist es äusserst fragwürdig - und hier liegt der schwache Punkt dieses Vorschlags - ob alle Unternehmen zu einer solchen Gemeinschaft Hand bieten würden, sollen doch die defizitären Bah- nen mit Zuschüssen der rentierenden betrieben werden. Die prosperieren- den Bahnen finanzieren letztlich durch ihre Einzahlungen in den Fonds die Verzinsung der Non-Valeurs, so dass deren Dividende von 0 auf 4% steigt. Obwohl den rentablen Bahnen der Reinertrag des Vorjahres der Fusion ga- rantiert wird, hat die Sache noch einen andern Haken: Die Bahn soll nach 90 Jahren an den Bund übergehen, und damit sind wir bei der zweiten Pha- se, der Handänderung.

Der Bund stellt gemeinsam mit der Gesellschaft die Höhe des Anlagekapi- tals fest - bis anhin gab es keinerlei gesetzliche Grundlagen, die dem Bund eine zuverlässige Uebersicht über die Anlagekapitalien gestattet hätten, ein Postulat im Nationalrat betreffs Feststellung des ursprüng- lichen Anlagekapitals wurde 1869 als erledigt abgeschrieben (45) - Bund und Unternehmen stellen also das Anlagekapital im Zeitpunkt der Fusion fest. Der Bund bezahlt jeder Gesellschaft eine Annuität von 4% des Bau- kapital aus, damit nach 90 Jahren das ganze Anlagekapital amortisiert ist. Zu diesem Zeitpunkt wird der Bund Eigentümer der gesamten Eisen- bahnanlagen. Die Aufwendungen des Bundes würden sich nach Bonnas Berech- nungen insgesamt auf 498 462.58 Fr.pro Jahr belaufen. (S. Tab. 5 S. 42)

Das Projekt von Bonna ist in der Berücksichtigung der Interessen ausge- wogen, es wahrt den Privatgesellschaften die Interessen und hat doch den Allgemeinnutzen im Auge. Doch musste der Vorschlag am Widerstand der Aktionäre gutsituerter Gesellschaften scheitern. Eisenbahngesell- schaften waren für Aktionäre in erster Linie Erwerbsgesellschaften, da

liess sich wohl kaum ein Aktionär die Dividende kürzen. Schliesslich kann noch die staatspolitische Frage aufgeworfen werden, ob es angebracht ist, dass sich das eidgenössische Eisenbahndepartement durch ein privatwirtschaftliches Gremium überwachen lassen soll.

Bonnas Beitrag darf in der ganzen Diskussion um den Rückkauf nicht unterschätzt werden. Hatte Stämpfli erst einmal die Diskussion in Gang gebracht, so war es vornehmlich Bonna, der die Grundlagen zur Fortsetzung einer konstruktiven Diskussion schuf. Was Bonna anstrebte, war das System, das man 1852 verpasst hatte, die Kombination von rentablen und defizitären Linien. Der Bund konnte Gesellschaften erwerben, deren finanzielle Situation saniert war. Hier wurde versucht, auf ausgewogene Art das beste aus der verfahrenen Situation zu machen. Allerdings lastete Bonna - es wird vor allem der Profit, der den Kantonen und dem Bund aus den Eisenbahnen erwächst, erwähnt - einen Teil der Schuld auch den Behörden an.

1865 veröffentlichte das Journal de Genève einen Artikel des Neuenburger Staatsrates Montandon,[†] der sich mit der Eisenbahnfrage befasste.

(46) In diesem Artikel wird zur Verbesserung der Finanzlage der Eisenbahnen eine Zinsengarantie von 25'000 Fr. pro Netzkilometer vorgeschlagen, weil eben der Staat aus den Eisenbahnen den grössten Nutzen ziehe. In einer Replik (47) erklärte Bonna die schlechte Finanzlage mit der Konkurrenzsituation. So sollen die Westschweizer Bahnen wegen der französischen Jurabahnen schlecht rentieren, während die Nordostbahn und die Centralbahn konkurrenzlos seien und grosse Gewinne erzielten. Nach Beurteilung von Bonna war die Schuldfrage in der Situation ausserhalb der Administrationen zu suchen, die Schuld konnte vor allem den Behörden angelastet werden und ging auf das Konto unternehmerischer Fehlentscheidungen. (48)

2.4. Der Reformvorschlag Kaisers

Der Solothurner Bankdirektor und alt Nationalratspräsident Simon Kaiser* lieferte 1869 eine Anregung zum ganzen Fragenkomplex. Sein Beitrag bringt keine wesentlich neuen Gesichtspunkte in die Diskussion, stützt er sich doch weitgehend auf die bisher erfolgten Vorschläge ab, aber er bringt Struktur und Ordnung in die ganze Angelegenheit. (49)

Kaiser ist überzeugt, dass "die Eisenbahnen einen Gegenstand bilden, welcher in das Gebiet der zentralisierten und noch mehr zu zentralisierenden Materien des Bundes gehören", (50) das heisst, nach Kaiser muss Ergänzung und Revision des Eisenbahngesetzes von 1852 Postulat jeder schweizerischen Politik sein. Unter Zentralisierung versteht Kaiser freilich nur eine Einheit des Betriebes. Diese Massnahme muss keineswegs notwendigerweise einen Rückkauf nach sich ziehen, (51) allerdings wird er auch vom Autor als Zielpunkt ins Auge gefasst.

Der Beitrag Kaisers zur Diskussion um den Rückkauf ist gerade deshalb von Bedeutung, weil er - bei anderen Autoren ist dies zwar ansatzweise auch vorhanden, aber nicht konsequent durchgeführt - einen deutlichen Unterschied zwischen der Rechtsform des Eisenbahnbetriebes und der Herstellung des finanziellen Gleichgewichts der Eisenbahnunternehmungen macht.

So wendet sich Kaiser vehement gegen eine Annahme des Börsenkurses zur Ermittlung der Rückkaufsentschädigung (Stämpfli), vielmehr sollten folgende Faktoren als massgebend gelten: Rentabilität, baulicher Zustand und Konkurrenzfähigkeit einer Linie. Auf dieser Berechnungsgrundlage läuft der Bund am wenigsten Gefahr, eine finanzielle Last aufgebürdet zu bekommen, für die er keinerlei repräsentativen Gegenwert erhält. (52) Diesen Wert, der sich aus den erwähnten Faktoren ergibt, bezeichnet Kaiser als den "wahren Wert", der sich bei näherer Betrachtung als Durchschnittswert entpuppt, wie er etwa auch von Bonna ins Auge gefasst wurde. Kaiser meint, der Staat habe sich am Eisenbahnbetrieb finanziell nicht zu beteiligen, weil alle bisher gemachten Vorschläge in der öffent-

lichen Meinung vor allem wegen der finanziellen Belastung des Bundes durchgefallen seien. Folglich soll bloss eine administrative Fusion durchgeführt werden, wobei weiterhin jedes Unternehmen seinen Ertrag voll und ganz erhält. Der Reisende soll die Möglichkeit bekommen, die kürzeste Strecke benützen zu können, auch über das Netz verschiedener Gesellschaften. Fortsetzung und Anschluss von Zügen sollten besser koordiniert werden, und der Unterhalt der Linien sollte aufmerksamer überwacht werden. Das oberste Gremium dieser neuen Körperschaft sollte durch einen Generalrat, bestehend aus Vertretern der Gesellschaften (entsprechend der Netzgrösse) und einer Bundesratsabordnung mit nur beratender Stimme, gebildet werden. Immerhin sollte der Abgeordnete des Bundes mit einem Vetorecht ausgerüstet werden, mit dem er Bestrebungen, die dem Landesinteresse zuwiderlaufen, blockieren könnte. Die Vertretung des Bundes kann deshalb so schwach gehalten werden, weil dieser die Gewalt in der Gesetzgebung zur Geltung bringen soll. Fühlt sich eine einzelne Gesellschaft durch einen Mehrheitsbeschluss des Generalrates in ihren Rechten geschädigt, kann sie an den Bundesrat gelangen, der in diesem Fall ein definitives Entscheidungsrecht besitzt. Nach Kaiser ist eine Betriebseinheit ein Gebot der Notwendigkeit, während die finanzielle Beteiligung des Bundes eine Frage der Zweckmässigkeit ist. Diese Betriebseinheit sollte vorwiegend nach volkswirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichtet werden, Privatinteressen sollten also erst in zweiter Linie berücksichtigt werden. Praktisch würde sich das vor allem auf die Ausgaben, die Zugsanschlüsse, die Tarife und die Stellung den ausländischen Bahnverwaltungen gegenüber auswirken. Diese Periode, die lediglich die Rechtsform der Eisenbahngesellschaften tangiert, sollte auch zeigen, ob Eigenwirtschaftlichkeit eines schweizerischen Bahnnetzes möglich sei. Zu einem späteren Zeitpunkt sollte dann die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts der Gesellschaften, sofern es durch die Betriebsgemeinschaft nicht erreicht würde, hergestellt werden. Kaiser verwarf die freiwillige Vereinbarung mit den Gesellschaften, da der Bund mit Hilfe der Gesetzgebung neue Tatsachen schaffen könne. Die Berechtigung des Bundes, mittels

Gesetzgebung auf die Besitzverhältnisse der Eisenbahnen einzuwirken, müsste überprüft werden, eventuell müssten gesetzliche Grundlagen zu einer Expropriation geschaffen werden. (53)

Der Autor räumt dem System eines Konsortiums, bestehend aus den bisherigen Gesellschaften, die grössten Chancen ein. Betrieb und Rechnung laufen auf Gefahr der Unternehmer, und der Bund könnte doch Einfluss auf die Entwicklung nehmen. Eine Uebernahme der Eisenbahnen durch den Bund wollte Kaiser im übrigen entweder nach dem Modell von Stämpfli oder Bonna durchgeführt sehen. Ziel seines Reformvorschlages war denn auch vor allem, die Bedenken gegen Stämpflis Vorschlag zu zerstreuen (54) und die Gegner des Rückkaufs zu überzeugen, dass aus der Eidgenossenschaft bei einer Uebernahme nicht zwangsläufig eine "Schuldengenossenschaft" (mit diesem Schlagwort war vor allem Stämpflis Vorschlag bekämpft worden) werden müsse.

Es ist äusserst fraglich, ob sich Betriebsdefizite mit Kaisers Rezept erfolgreich hätten vermeiden lassen. Kaisers Beitrag hat aber doch die Erkenntnis in dreifacher Hinsicht gefördert:

- Wie es bereits bei Bonna angetönt ist, so wird nun bei Kaiser der deutliche Unterschied zwischen Rechtsform und Finanzbeteiligung gemacht.
- Die Ermittlung des Wertes einer Eisenbahnunternehmung hat von realen Faktoren auszugehen.
- Der Bund kann auf dem Wege der Gesetzgebung die Entwicklung des Eisenbahnwesens steuern, ohne sich dabei eine Millionenlast aufzubürden. Diese wichtige Erkenntnis war vom Bund, natürlich mangels gesetzlicher Grundlagen, viel zu wenig genützt worden.

2.5. Die Eisenbahnfrage um 1870

Aus dem bisher Ausgeführten geht hervor, dass sich die Eisenbahnfrage trotz der Vorschläge, die gemacht wurden, kaum in eine neue Richtung entwickelt hat. Die Gründe hierfür liegen einenteils in der politischen Situation des Bundesstaates, anderseits sind sie aber auch bei den Vorschlägen zu suchen; keiner hatte soviel Durchschlagskraft, dass damit die politischen Bedenken hätten zerstreut werden können. Zusammenfassend können wir einige Gemeinsamkeiten feststellen: Der Rückkauf auf Grund der Konzessionsbestimmungen wird von allen Autoren in irgend einer Art für unwahrscheinlich angesehen. Diesen Sachverhalt nahm auch der Bundesrat zur Kenntnis, indem er 1869 in der Botschaft zum revidierten Eisenbahngesetz ausführte: "Es dürfte darin ein Fingerzeig liegen, dass der Rückkauf strikte nach den Konzessionsbestimmungen unpraktikabel erscheint, und dass entweder ein solcher gar nie stattfinden wird, oder aber dann auf anderer Grundlage als derjenigen, welche dort aufgestellt ist." Aus diesem Grunde, so fährt er fort, sei es auch nicht notwendig, jetzt das ursprüngliche Anlagekapital festzustellen. (55) Während der Bundesrat sich damit auch gegen einen Rückkauf aussprach, hatten Stämpfli und Bartholony einen solchen sofort einleiten wollen, Bonna und Kaiser wollten in einem vorangehenden Zeitabschnitt durch eine Betriebsfusion die Grundlagen für eine Verstaatlichung schaffen. Stämpfli und Bonna machten sich auch Gedanken über die finanziellen Auswirkungen und legten Berechnungen vor, Bartholony und Kaiser steckten demgegenüber bloss einen politischen Rahmen ab, innerhalb dessen das Projekt zu realisieren wäre.

Die Diskussion um den Rückkauf erlebte ihren Höhepunkt gleich am Anfang und ebte dann zusehends ab, gewisse Vorschläge wurden von der Tagespresse nicht einmal mehr zur Kenntnis genommen. Es scheint, als hätten die Argumente gegen Stämpflis Projekt derart nachhaltig gewirkt, dass man ein Ueberhandnehmen der Rückkaufsidee während Jahren nicht mehr zu befürchten und zu bekämpfen brauchte.

Erfolgreich wurde vor allem mit den Schlagwörtern "Zentralismus" und "Schuldengenossenschaft" gegen einen Rückkauf "argumentiert". Auffallend ist, dass in der ganzen Diskussion die Kantone als Rückkaufsinstanz, obwohl sie in den Konzessionen als solche vorgesehen sind, nicht erscheinen. Sie hatten sich den politischen Kredit in Eisenbahnfragen schon in den Fünfzigerjahren gründlich verscherzt, immer mehr hielt man sie für unfähig, auf dem Verkehrssektor zum Rechten zu sehen. Welche Schwierigkeiten die Behörden etwa hatten, Publikumsinteressen bei den Bahnverwaltungen durchzusetzen, kann an der Frage um die Einführung von Nachtzügen illustriert werden. Bereits 1862 hatte der Bundesrat in seinen Berichten die Einführung von Nachtzügen angeregt. 1863 wurde die Frage in der Presse erneut diskutiert. 1865 suchte man in der Bundesversammlung nach Mitteln, die Bahnverwaltungen zur Führung von Nachtzügen zu zwingen. Als Ergebnis der Beratungen wurde der Bundesrat erneut verpflichtet, mit den Gesellschaften zu verhandeln, und er tat es bis in die Achtzigerjahre hinein! (56)

Mit der Lösung der Alpenbahnfrage wurde der Bund dann zwangsläufig mit mehr Kompetenzen ausgestattet. So wurde in der ständerätlichen Eisenbahnkommission, die sich mit der Konzessionserteilung für Alpenbahnen beschäftigte, 1869 ausgeführt, dass mit dem Bau der Gotthardbahn eine ganz neue Eisenbahnpraxis anhebe, die zum Gesetz von 1852 in verschiedenen Punkten im Widerspruch stehe. (57) Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien wurde am 15. Oktober 1869 geschlossen, (58) und Deutschland unterzeichnete am 28. Oktober 1871 ebenfalls. (59) Es bestand nun, wie bereits angedeutet, die Gefahr eines doppelten Eisenbahnrechts. Dieser Entwicklung musste vorgebeugt werden, man revidierte das Eisenbahngesetz von 1852.

3. Vorschläge mit der Forderung nach strukturellen Aenderungen

3.1. Das Eisenbahngesetz von 1872

Der Bundesrat gab sich in der Einleitung zur Botschaft zum revidierten Eisenbahngesetz vom 16. Juni 1871 Rechenschaft über die bestehenden gesetzlichen Verhältnisse. Dabei führte er aus, dass die Tendenz, den Einfluss des Bundes auf das Eisenbahnwesen möglichst gering zu halten, ein Fehlgriff war. (1) Das neue Eisenbahngesetz sollte zwar den Grundsatz des Zusammenwirkens von Bund und Kantonen nicht umstossen, aber es räumte den Landesbehörden doch vermehrte Kompetenzen ein:

- Der Bund erhielt das Recht der Konzessions e r t e i l u n g, musste aber die Interessen aller Landesteile gleichmässig berücksichtigen.
- Die zeitliche Beschränkung der Konzessionen wurde nun ins Eisenbahngesetz aufgenommen, (Damit wurde ein Grundsatz ins Gesetz aufgenommen, der seit Erteilung der ersten Konzession angewendet worden war. Siehe S. 15 ff.) Vorzugs- und Ausschlussrechte durften nicht mehr gewährt werden.
- Alle Eisenbahnen standen unter Bundesaufsicht.
- Der Bund übte nun auch die Aufsicht über Fahrpläne und Tarife aus. Alle Taxen mussten vom Bundesrat genehmigt werden.

Dazu erklärte der Bundesrat in seiner Botschaft:

Die Kompetenzen des Bundes gegenüber den Eisenbahngesellschaften werden erhöht, die Kantone verlieren dabei nichts. Die ökonomischen Interessen der Gesellschaften werden durch das neue Eisenbahngesetz nicht beschnitten, und der Vollendung des Netzes steht nichts im Wege. Der Bund ist auch weiterhin an einer privatwirtschaftlichen Finanzierung der Eisenbahnen interessiert, da die Schweiz noch in hohem Masse Kredite benötigt. Durch das Gesetz können zwar nicht alle Leiden geheilt werden, doch wird der ökonomische Aufschwung durch die internationalen Anschlüsse schon kommen. Es geht nun darum, zu sehen, ob die Bundesgewalt gemeinsam mit den Kantonen sich der Aufgabe gewachsen erweist, die Rechte des Staates und die Interessen des Publikums in Zukunft zu

wahren. Sodann besteht keinerlei Veranlassung, vom bisherigen System abzugehen, die Eisenbahngesellschaften bleiben Privaten überlassen. "Misslingt dagegen der Versuch, so wird ein nächstes Gesetz in einem einzigen Artikel bestehen: *Der Bund übernimmt den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen.*" (2)

Die Tendenz dieses neuen Schrittes des Bundes scheint klar: Das Privatbahnsystem soll auf der Basis des Aktienrechts verbleiben, der Bund versucht, durch seine Hilfestellung die Sanierung zu erleichtern.

Das Eisenbahngesetz wurde am 23. Dezember 1872 angenommen (3), im Zuge dieser Zentralisierung wurde 1878 auch endlich ein Post- und Eisenbahn-Departement geschaffen, wie es u. a. auch von Bonna vorgeschlagen worden war. (4) In der revidierten Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 wurde die Zuständigkeit des Bundes für Eisenbahnangelegenheiten im neuen Artikel 26 verankert: "Die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist Bundessache." (5)

In den Interessenkreis dieser Untersuchung fällt vor allem die Abänderung des Rückkaufartikels zu Gunsten des Bundes. Die Konzessionen wurden nun nach einem Schema ausgearbeitet, die so geschaffenen Konzessionen (bis 1886) nennt man "Normalkonzessionen". Der Bundesrat legte der Bundesversammlung in der Sommersession 1873 eine diesbezügliche Botschaft vor, deren zweiter Gesetzesentwurf genehmigt wurde. (6) Der Art. 27 der Normalkonzession lautet:

"Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der beteiligten Kantone, gelten nachfolgende Bestimmungen:

a) Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritt desselben Kenntnis zu geben.

b) Im Rückkaufe ist begriffen, dass die Eisenbahn mit allen Aktiven, einschliesslich den Erneuerungs-, Reserve-, Pensions- und Unterstützungsfonds, und Passiven in das volle Eigentum des Bundes, resp. des Kantons übergehe. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustand dem Bund, resp. dem Kanton abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und

Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

c) Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1933 rechtskräftig wird, den fünfundzwanzigfachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und 1. Mai 1948 erfolgt, den 22 1/2fachen Wert; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1948 und 1. Mai 1957 sich vollzieht, den 20fachen Wert; wenn endlich der Rückkauf erst zwischen dem 1. Mai 1957 und dem Ablauf der Konzession vor sich geht, den 16fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, dass die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen betragen darf. Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

d) Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Ueberschuss der Verwaltungs- (Betriebs-) Einnahmen über die Verwaltungsausgaben, zu welchen letztern sämtliche Schuldzinsen und diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.

e) Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes." (7)

In den Konzessionen erscheint dann noch ein Passus, der dem Bund ein weiteres Recht einräumt:

"Im Falle des Rückkaufs im Zeitpunkt des Ablaufs der Konzession ist nach Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen." (8)

Die wesentlichsten Abweichungen von den "alten" Konzessionen betreffen:

- Termine: Die alten Konzessionen kennen bestimmte Rückkaufstermine. Die Normalkonzessionen sehen ab einem bestimmten Datum jederzeit ein Rückkaufsrecht des Bundes auf einen beliebigen Termin vor, einzige Voraussetzung ist die Einhaltung der Kündigungsfrist. Die Kündigungsfrist beträgt in den Normalkonzessionen nur noch drei (vorher fünf) Jahre.

- Minimalentschädigung: Der Begriff der Anlagekosten wird exakter umschrieben. Die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen abzüglich des Erneuerungsfonds gelten neu als Berechnungsgrundlage.
- Der Bund wählt, ob er nach Ablauf der Konzession den Betrag der erstmaligen Anlagekosten zahlen will oder ob die Entschädigungssumme durch das Bundesgericht abgeschätzt werden soll.
- Streitigkeiten zwischen dem Bund und den Gesellschaften über Entschädigungen und dgl. werden nicht mehr von einem Schiedsgericht, sondern vom Bundesgericht entschieden.

Als Kommentar zu diesen für den Bund recht günstig scheinenden Rückkaufsbestimmungen führen wir die Meinung Bundesrat Weltis an, die er 1891 in der Bundesversammlung vertreten hat:

"Wenn ich gesagt habe, dass in bezug auf die Rechte des Staates beim Erlöschen der Konzession die Schweiz schlechter gestellt sei, als irgend ein europäischer Staat, so muss ich das leider in bezug auf die Rückkaufsbedingungen, wie sie bei uns bestehen, wiederholen. Die Rückkaufsbedingungen sind in sämtlichen europäischen Staaten besser, d.h. mehr zu Gunsten des Staates geordnet als in der Eidgenossenschaft." (9)

Die Erweiterung der Kompetenzen bescherte dem Bund eine ganz neue Stellung im Eisenbahnwesen, ohne dass er sich dabei finanzielle Verpflichtungen auferlegte. Im Anschluss an diese Neuordnung wurden vom Bund verschiedene Gesetze erlassen, die hier zwar nicht in den Interessenkreis fallen, aber doch die Stellung des Bundes zeigen; die Tendenz einer Vereinheitlichung ist unverkennbar. (Aufstellung in Anm. 10)

3.2. Die Eisenbahnkrise - Ursachen und Auswirkungen

Wie bereits ausgeführt wurde, kann man in der Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes drei Phasen für den Zeitraum von 1850 bis 1880 ausmachen, nämlich eine Phase der Baubegeisterung in den Fünfzigerjahren, eine Beruhigungsphase von 1863 bis 1874 und - hervorgerufen durch die Realisierung des Gotthardprojektes - nochmals eine Phase des Baubooms, die dann direkt in die Eisenbahnkrise ausmündet. Im allgemeinen steigt der durchschnittliche Ertrag auf dem ganzen Netz parallel zu dessen Wachstum, einzig ab 1862 ist ein Einbruch zu beobachten (die Zeit der Rückkaufsvorschläge!), und ab 1874 fällt die Ertragskurve trotz zunehmender Netzgrösse:

Tabelle 7 (11)

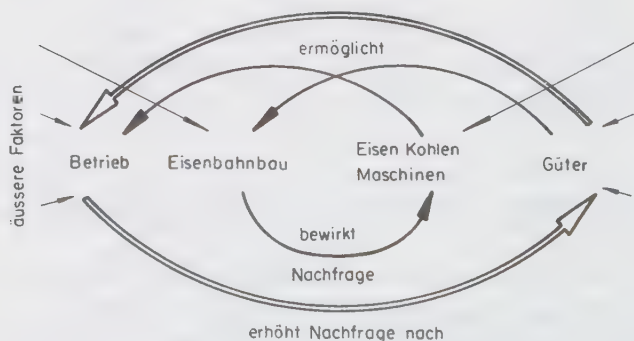
<u>Durchschn. km</u> <u>in Betrieb</u>		<u>Durchschn.</u> <u>Ertrag</u>	<u>Durchschn. km</u> <u>in Betrieb</u>		<u>Durchschn.</u> <u>Ertrag</u>
1855	60	11 572 Fr.	1866	1295*	20 056*Fr.
1856	267	12 387	1867	1295	20 654
1857	436	15 003	1868	1310	21 754
1858	588	17 417	1869	1333	21 778
1859	777	18 449	1870	1374	22 111
1860	941	19 764	1871	1384	28 345
1861	994	20 853	1872	1431	28 735
1862	1082*	20 122*	1873	1436	30 708
1863	1138*	20 536*	1874	1507	31 227
1864	1217*	19 497*	1875	1775*	28 975*
1865	1288*	19 841*	1876	2107*	25 979*
			1877	2350*	

* Rezession

In der Literatur wird die Eisenbahnkrise der Siebzigerjahre normalerweise auf die Fehler der Vergangenheit zurückgeführt, wie Bauwut, Fehlinvestitionen, Uebernahme unrentabler Linien zur Beibehaltung des Verkehrsmonopols, Auswirkungen des Eisenbahngesetzes von 1852, das die

Entwicklung zu wenig zu steuern vermochte. Daneben wird auch die Erstellung der Gotthardbahn als Beschleunigungsfaktor angeführt. Die Ueberproduktion von Eisenbahnen während der Hochkonjunktur von 1870-1873 wird ebenfalls verantwortlich gemacht. (12) Wir schliessen uns diesen Ausführungen im allgemeinen an, sind aber doch zur Ueberzeugung gelangt, dass die Ursachen der Eisenbahnkrise zu einseitig nur im Eisenbahnwesen selber gesucht werden. Vor allem, so scheint uns, wird das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Konjunktur zu wenig berücksichtigt. Der Grund dafür ist die bis heute kaum durchgeführte Erforschung des Konjunkturverlaufs in der Schweiz zwischen 1850 und 1880. Das heutige Verständnis der Volkswirtschaft lässt einfache Kausalketten in der Form von "wenn-dann" für Verkehrsträger kaum noch zu; vielmehr muss auch eine Eisenbahnkrise als Steuerungs- und Regelungsvorgang begriffen werden. Anhand einer einfachen Darstellung wird hier versucht, diesen Regelkreis - hier ganz auf die Güternachfrage als Variable beschränkt - sichtbar zu machen:

Tab. 2 Abhängigkeit der Eisenbahnen vom
Gesamtwirtschaftsprozess



Die Eisenbahnen stellen als Bauaufgabe eine Steigerung der Nachfrage nach Eisen, Maschinen und Kohle dar. Durch ihre Leistung als Transportmittel tragen sie durch Ausweitung der Absatzkreise zu einer Steigerung der Gesamtnachfrage nach Gütern bei. Aber auch sie selber bewirken durch ihren Betrieb und Verbrauch von Rohstoffen eine grössere Nachfrage. Daraus soll ersichtlich werden, dass die Eisenbahnen äusserst eng mit dem Gesamtwirtschaftsprozess verflochten sind und deshalb auf die Wirtschaftslage einen Einfluss haben, aber auch wieder sehr stark von ihr abhängig sind. Der Regelkreis funktioniert solange ausgeglichen, bis sich ein Faktor unverhältnismässig stark verändert. Beispielsweise kann nach Vollendung eines nationalen Eisenbahnnetzes mit einer Krise oder zumindest mit einer starken Veränderung in diesem Regelkreis gerechnet werden. In diesem Fall geht der Impuls, der die Tendenzwende in der Konjunktur bewirkt, vom Eisenbahnwesen aus. Ebenso kann sich auch eine andere Grösse im Regelkreis verändern; eine Krise in der Industrie hat auch auf die Eisenbahnen ihre Auswirkungen. Dieser Punkt nun soll in diesem Kapitel dargestellt werden, die Ausführungen werden mehr Platz benötigen als die Darstellung der andern Krisenursachen, dies deshalb, weil die Interdependenzen Eisenbahn - Wirtschaftslage in den Darstellungen entweder kaum oder gar nicht erwähnt werden. Der Umfang der Darstellung soll aber nicht den Eindruck erwecken, dass die anderen Faktoren unbedeutend seien, eine Gewichtung der Faktoren am Schluss des Kapitels soll das rechte Verhältnis wieder herstellen.

Von Bedeutung ist die Art der Kapitalinvestition für Eisenbahnen. In der Industrie werden aufgenommene Gelder zu einem grossen Teil zur Beschaffung von Rohmaterialien verwendet, das umlaufende Kapital ist relativ gross. Bei einer Sättigung des Marktes kann dieses Kapital zur Produktion einer anderen Ware eingesetzt werden oder auf andere Weise investiert werden. Eisenbahnen erfordern hohe Investitionen, der Anteil an stehendem Kapital ist aber verglichen mit einem Produktionsbetrieb viel grösser. Weil die Gewinne - wenigstens anfänglich - gross sind, wird übermässig investiert, so dass schliesslich ein Ueberange-

bot besteht. Konkurrenz tritt auf, die Preise zerfallen. Durch die Investitionen (stehendes Kapital) wird das Angebot weiterhin aufrecht erhalten - man kann die erstellten Linien schliesslich nicht einfach abbrechen - die Krise wird verschärft.

Die Marktvorgänge eines Wirtschaftssystems vollziehen sich weitgehend über die Kommunikationsträger, das waren in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts vor allem die Eisenbahnen. Hohe Inanspruchnahme der Eisenbahnen kann also als gute Wirtschaftslage gedeutet werden, geringe Nachfrage nach Verkehrsleistungen kann auf eine gedrückte Wirtschaftslage hinweisen. Das heisst, dass mit Hilfe einer Tabelle über Verkehrsleistungen eines nationalen oder sonstwie begrenzten Eisenbahnnetzes Schlüsse über den Konjunkturverlauf gezogen werden können. Hier soll mit Hilfe einer Darstellung des Konjunkturverlaufs in der Schweiz und der Verkehrsleistung der Eisenbahnen untersucht werden, ob die Eisenbahnkrise durch das Eisenbahnwesen selber verursacht wurde, oder ob das Phänomen in einem grösseren Zusammenhang gesehen werden muss.

Es erweist sich nun aber als äusserst schwierig, den Beweis anzutreten. Die Schweiz hat für die Siebzigerjahre des 19. Jahrhunderts kein offizielles statistisches Material vorzuweisen. Die Bestimmung des Konjunkturverlaufs wird dadurch fast unmöglich. Indizes der Produktion, der Beschäftigung und des Volkseinkommens könnten ein zuverlässiges Bild abgeben (13), aber auch hier verfügen wir über kein Material. Man kann also lediglich Trends der Konjunktur angeben. Immerhin existieren Zahlen über die Entwicklung der Uhrenindustrie und Angaben über Bodenpreise. (14) Die Uhrenindustrie erweist sich als äusserst konjunkturrempfindlich, ausserdem hat der Vergleich mit dieser Industrie den Vorteil, dass sie volumenmässig den Eisenbahnverkehr kaum beeinflusst, im Gegensatz etwa zur Maschinenindustrie (grosse Maschinenproduktion = grosse Anzahl Tonnenkilometer (15)). Eine Statistik über den schweizerischen Warenverkehr (gewichtsmässige Erfassung) existiert zwar für den fraglichen Zeitabschnitt, aber sie kann uns nicht als Konjunkturindikator dienen, weil die Voraussetzung nicht als Beweis dienen darf. (16) Angaben über Seidenbandexporte nach USA (17) helfen, das Bild über den Konjunkturtrend zu vervollständigen.

Tab. 9

Konjunkturindikatoren und Betriebsleistungen der Eisenbahnen (18)

Index der:

300 -

3

Anzahl kontrollierter
Uhren im Kt. Neuenburg

200 -

2 Tonnenkm

100 -

1 Personenkm

100 -

5

50 -

7

5 --- Uhrenexport der schwei-
zerischen Uhrenindustrie

7 --- Bruttoproduktion der
Kasch.-ind. (Schaffhausen)

6 ... Bodenpreise Stadt Bern
(4-Jahres-Index)

4 Seidenbandexporte

1955 50 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88

Die Darstellung zeigt deutlich, dass der Abstieg in den angegebenen Industriezweigen bereits 1872/73 einsetzt, während die Transportleistungen der Eisenbahnen weiterhin ansteigen. Die Tendenzwende im Transportsystem finden wir zur gleichen Zeit, als die Krise in der Industrie die Talsohle erreicht (1876). Auch die Grundstückspreise in Bern fallen ab 1876/78. Die langfristigen Investitionen reagieren auf einen Auf- oder Abschwung zeitlich verschoben.

Verschiedentlich wird erwähnt, dass sich die Gesellschaften mit dem Kauf von Konkurrenzlinien und der übereilten Erstellung neuer Strecken übernommen hätten. Dieser Sachverhalt kann anhand von Tabelle 1 und 9 überprüft werden. Nach 1874 setzt ein Boom von Eröffnungen ein (Realisierung des Gotthardprojektes als Auslöser), die Transportleistungen müssten nun eigentlich auch stark ansteigen, sie entwickeln sich aber gleichbleibend weiter. Das Netz wurde also um ca. 1000 km erweitert, während die Entwicklung des Transportvolumens weit darunterlag. Der Schluss liegt deshalb nahe, dass sich die Eisenbahngesellschaften übernommen haben. Wenn wir aber die Linienführung der eröffneten Strecken in die Betrachtung einbeziehen, sehen wir, dass viele als Zufahrt zum Gotthard zu dienen haben. Der Betrieb auf der Gotthardlinie wurde am 1. Januar 1882 aufgenommen; die Graphik zeigt für 1882 eine Zunahme der Transportleistungen. Viele Linien erhielten ihre Existenzberechtigung (und ihre Existenzgrundlage) erst ab 1882. Wir schliessen aus diesem Sachverhalt, dass ein Zuwarten mit dem Bau von Zufahrtslinien bis 1882 den Verlauf der Krise gemildert hätte.

Zu erklären bleibt immer noch die rückläufige Transportleistung der Eisenbahnen 1877/78. Unsere Messeinheit (Personen- und Tonnenkilometer) ist von der Netzgrösse unabhängig, hingegen muss sie als abhängige Variable des Auftragsbestandes aufgefasst werden. Weil die Nachfrage nach Verkehrsleistungen 1877 leicht sank, verschlechterte sich der Einnahmenüberschuss, es konnten keine Dividenden ausgeschüttet werden (N.O.B. erst ab 1877, S.C.B. 1878/79⁴). Die Schwierigkeiten der Gotthardbahngesellschaft erschütterten den Glauben an die Eisenbahnapiere erheblich. In diese Zeit fällt auch die Zwangsliquidation der Nationalbahn,

⁴Siehe dazu Tab. 13 (S.63).

die 31 Mio Franken verschlungen hatte und nun für 4 Millionen losgeschlagen wurde. (19) Die Krise verschärfte sich dermassen, dass nach einem Bericht nur noch die Vitznau-Rigi-Bahn rentiert haben soll. (20) Die Aktien wurden zu Schleuderpreisen abgesetzt, so galten die Aktien der N.O.B. Mitte 1878 (nominal 500.-Fr.) noch 63.-Fr., diejenigen der S.C.B. 167.-Fr., jene der V.S.B. (Stammaktien) 37.-Fr. (21). Ein Bild über die Kapitalentwertung der Bahnen gibt die Untersuchung von Schmid (22), auf die sich die folgende Darstellung stützt. Verluste auf den Wertpapieren gab es freilich schon vor 1870; so betrugen die Verluste auf Aktien und Obligationen, verursacht durch Liquidationen, bis 1871 nicht weniger als 50,7 Mio Franken! (23) Kapitalentwertung wird als Differenz zwischen Nominal- und Kurswert definiert. (24)

Tabelle 10 Kapitalverluste 1874 - 1877 (25)

Jahr	Nominalwert	Kurswert	Entwertung
1874	580 114 797.-	479 744 388.-	100 370 409.-
1875	663 367 811.-	519 657 484.-	143 710 327.-
1876	739 896 566.-	527 817 137.-	212 079 429.-
1877	803 139 917.-	528 662 801.-	274 477 116.-

Die Kapitalentwertung betrug, wie aus Tab. 10 hervorgeht, im März 1877 insgesamt 274 477 116.- Fr., dazu kamen noch die Subventionen à fonds perdu in der Höhe von 114 363 538.-Fr. und ein Abzug für das Baukapital ohne offiziellen Kurs (108 026 285.-), das mit einem Taxwert von 50% veranschlagt wurde, also 54 013 142.-Fr. Dies gibt eine Totalentwertung des Aktien- und Obligationenkapitals von 442 853 796.-Fr. Bis 1877 waren über 800 Mio Fr. investiert worden, und das Eisenbahnnetz repräsentierte noch einen Wert von 360 Mio Fr.. Allerdings war das die Entwertung zur Zeit des Höhepunktes der Krise, die 442 Mio Fr. waren effektiv nicht verloren, mit dem Kursanstieg hörte die Kapitalentwer-

tung auch wieder auf. (26)

Als Ursachen der Eisenbahnkrise haben wir bis jetzt ermittelt: Die allgemeine Krise der Wirtschaft, voreiliger Bau von Eisenbahnlinien und die Gotthardbahn als Beschleunigungsfaktor (zuerst die Erstellung neuer Linien beschleunigend, später Förderung des Misstrauens gegen Eisenbahnpapiere). Als weitere Gründe kommen in Betracht: Uebernahme von Konkurrenzlinien zur Ausschaltung des Wettbewerbs, Erstellung von unrentablen Sekundärbahnen und strukturelle Ursachen, wie nachfolgende Tabellen zeigen.

Tab. 11 Rendite der schweiz. Bahnen (inkl. Nebenbahnen) (27)

	1. Zeile: Gesamteinnahmen	Gesamtausgaben	Reinertrag
2. Zeile:	pro km	pro km	in % der Einnahmen
1872	44 826 524.- 32 110.-	22 832 390.- 16 356.-	21 994 134.- 49 %
1873	48 609 863.- 33 898.-	26 383 397.- 18 398.-	22 226 466.- 45,7 %
1874	52 148 132.- 34 376.-	30 154 275.- 19 878.-	21 993 857.- 42,2 %
1875	58 287 300.- 32 527.-	33 099 604.- 18 471.-	25 187 696.- 43,3 %
1876	60 688 400.- <u>28 560.-</u>	35 193 723.- 16 562.-	25 494 677.- 42 %
1877	58 401 471.- <u>24 133.-</u>	34 751 472.- 14 360.-	23 649 999.- 59,5 %
1878	57 292 256.- <u>22 538.-</u>	33 394 543.- 13 137.-	23 897 713.- 58,3 %
1879	57 652 324.- <u>22 459.-</u>	31 916 059.- 12 433.-	25 736 265.- 55,3 %
1880	60 020 371.- 23 391.-	31 497 203.- 12 275.-	28 523 168.- 52,5 %
1881	61 190 291.- 23 607.-	31 690 194.- 12 226.-	29 500 097.- 51,8 %
1882	69 445 665.- 25 308.-	35 917 699.- 13 090.-	33 527 966.- 51,7 %

Tab. 12 Netzgrösse der Normalbahnen (28)

1870	1 420 km	1876	2 243 km
1871	1 439 km	1877	2 419 km
1872	1 459 km	1878	2 450 km
1873	1 463 km	1879	2 465 km
1874	1 596 km	1880	2 452 km*
1875	1 930 km	1881	2 489 km

* Abbruch von Teilstrecken der Nationalbahn

Tab. 13 Dividendenausschüttung der schweiz. Bahngesellschaften (29)

Jahr	Jura-Simplon** %	N.O.B. %	S.C.B. %	V.S.B.* %
1870	1,29	7,00	6,80	-
1871	2,46	9,00	9,00	1,09
1872	1,97	8,00	9,00	2,17
1873	1,84	8,00	9,00	0,87
1874	0,67	8,00	8,00	0,86
1875	0,71	8,00	5,00	1,39
1876	1,19	3,10	4,50	0,86
1877	0,64	-	2,00	0,69
1878	0,55	-	-	0,86
1879	0,56	-	-	1,09
1880	0,79	1,20*	3,20	1,31
1881	0,79	1,25*	3,60	1,53
1882	1,01	1,25*	4,00	1,53

*nur Prioritätsaktien

**alle Linien die bis 1890
mit J.S. fusioniert haben.

Tab. 14 Die schweizerischen Eisenbahnverwaltungen im internationalen Vergleich 1876/77 (30)

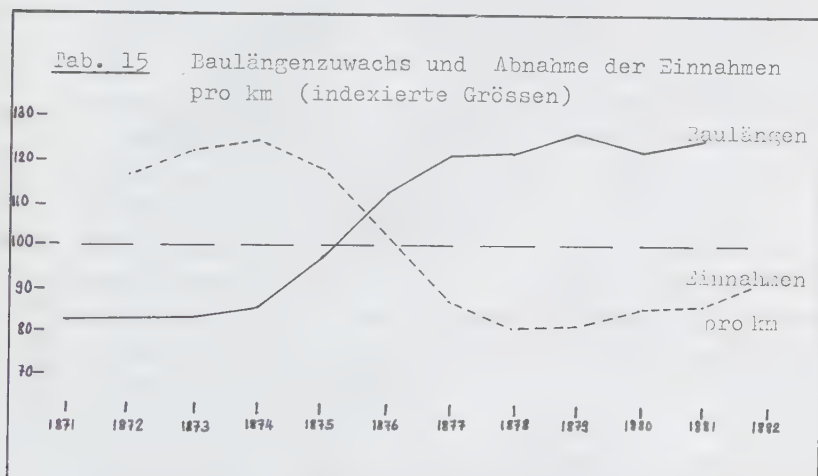
	Verwaltungen	Netzgrösse	1 Verwaltung auf
Schweiz	18	2 419 km	134 km
Oesterreich	47	16 821 km	358 km
Deutschland	66	28 412 km	430 km
Frankreich	30	19 784 km	659 km
England	20	26 870 km	1 343 km

Ein Bild unsers Vaterlandes.



Schweizer: „Also so weit ist es mit Dir gekommen, mein liebes Vaterland! Der gute Bürger darf nicht einmal mehr ruhig ein-
schläfeln trinken, denn er mag hinfallen, wo er will, so fällt er über eine Locomotive.“

Aus Tabelle 11 und 12 geht deutlich hervor, dass durch die Erstellung unrentabler Linien der Ertrag pro Bahnkilometer geschmälert wurde. Von 1873 bis 1878 wurden nicht weniger als 1000 km neue Eisenbahnlinien eröffnet, die Gesamteinnahmen sanken in dieser Zeit von durchschnittlich 33 000.- Fr. pro Bahnkilometer auf ca. 23 000.- Fr. Der Verlauf der Entwicklung wird anhand von Tabelle 15 verdeutlicht:



Für die besprochene Periode stellen wir ebenfalls sehr hohe Betriebskosten fest. Hatte Stämpfli seinerzeit noch eine Reduktion der Betriebskosten auf 40% des Bruttoertrags als möglich angesehen, so bewegten sich die Betriebskosten in den Siebzigerjahren zwischen 41 und 58%. Eine Ursache ist struktureller Art, pro Eisenbahnverwaltung trifft es in der Schweiz ganze 134 km Bahnlänge. (Siehe Tab. 4)

Die Krise traf die Eisenbahngesellschaften aber keineswegs unerwartet, so versuchten die N.O.B. und die S.C.B 1874 zur Finanzierung der Gemeinschaftsbahnen (Aarg. Südbahn und Bözberglinie) eine gemeinsame Anleihe von 40 Millionen Franken aufzunehmen. Der Verlust für die 20 Millionen der N.O.B. betrug für diese 1,88 Millionen Franken. Bereits 1873 konnte

eine 6 Millionenanleihe nur unter grössten Schwierigkeiten (86 781.- Kursverlust) gezeichnet werden. (31) 1876 begnügte sich die N.O.B. gar mit einem Viermonatskredit (!) von 20 Mio Franken vom Comptoir d'es-compte Paris. Die N.O.B. litt denn auch ganz besonders unter der Krise; die von der Untersuchungskommission recherchierten Gründe der misslichen Situation waren: Organisatorische Mängel, unseriöse Rechnungsführung, überstürzte Uebernahme unrentabler Linien, Mangel an Sparsamkeit, kurz, die Hauptschuld lastete auf der Direktion. (32) Die ungetreue Rechnungsführung, die auch bei andern Gesellschaften festgestellt wurde - vor allem wurde das Baukonto zur Verbuchung aller möglichen Kosten verwendet - veranlasste den Bund 1883, ein Bundesgesetz über das Rechnungswesen zu erlassen. (33) Bei der N.O.B. war das Verhältnis zwischen eigenen und fremden Mitteln sehr ungünstig: 1876 besass die Gesellschaft ein Aktienkapital von 50 Millionen Franken, dem ein Posten fremder Mittel (Subventionen, Obligationen) von 120 Millionen Franken gegenüberstand. (34) Zur finanziellen Misere der N.O.B. trugen auch die hohen Betriebsverluste bei: 1876 betrug der Verlust auf den Linien Zürich - Glarus, Winterthur - Koblenz, Zürich - Luzern, Bülach - Regensberg und auf der Bözbergbahn 1,2 Mio Fr., dazu kam für dieses Jahr für die betreffenden Linien noch ein Zinsverlust von 2,3 Mio Franken. (35) Im Februar 1877 erschien in der NZZ die Meldung, dass die N.O.B. nicht mehr in der Lage sei, die projektierten Linien zu erstellen. (36) Der Bund verlängerte darauf die Baufristen für die sogenannten Moratoriumslinien (37), aber erst die finanzielle Rekonstruktion der N.O.B. - die Schweizerische Eisenbahnbank Basel wurde vor allem im Hinblick auf die Rettung der N.O.B. gegründet - konnte die Gesellschaft vor dem Ruin bewahren. Wir haben Einblick genommen in die grossen Kapitalverluste der Eisenbahngesellschaften, vor allem die N.O.B. wurde durch die Krise schwer getroffen. Es mag erstaunen, dass trotz der grossen finanziellen Einbussen das Bankenwesen in der Schweiz nicht besonders gestört wurde. Zur Zeit der Eisenbahnkrise gingen in der Schweiz auch die Importe zurück, während die Exporte schon ab 1873 rückläufig waren, Der Importrückgang könnte durch die Eisenbahnkrise von 1877 verursacht worden sein. (38)

Eine Frage der Zeit.



Am Verkaufsladen. Anach: Ich hätte gerne für 10 Gld. zwei Pfund Affen, aber etwas besseres Papier als die leigen.

Nebelspalter 1875, Nr. 44, 30. Oktober

Das inländische Bankensystem wurde von der Eisenbahnkrise nur wenig gestört, weil die schweizerischen Geldinstitute die Eisenbahnbauten der siebziger Jahre kaum noch finanzierten und die meisten Gesellschaften sich die notwendigen Kredite im Ausland beschafften. Die S.C.B. war dem *Crédit mobilier français* verpflichtet, die N.O.B. Rothschild, die Ostwestbahn Hildebrand (Deutschland), die Franco-Suisse der Paris-Méditerranée-Gesellschaft, die Ouest-Suisse baute mit englischem, die V.S.B. mit französischem Kapital. Einige Gesellschaften wurden von ausländischen Direktoren geleitet, was zunehmend als politisches Argument für den Rückkauf galt. (39)

Das Ausmass des Einflusses der Krise in Industrie und Handel auf das Eisenbahnsystem kann für die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts nicht exakt nachgewiesen werden, weil die Krise mit dem Eröffnungsboom neuer Eisenbahnstrecken zusammenfällt. Die Grafik auf Seite 59 zeigt aber deutlich, dass ein Abschwung in der Industrie schon 1873 einsetzte. Böhi meint, die Binnenkonjunktur (bis 1876 stiegen die Importe gewichtsmässig) habe sich nur dank dem Eisenbahnbau bis 1876 halten können und mit Beginn der Eisenbahnkrise seien auch die Importe zurückgegangen. (40) U.E. wird hier die Binnenkonjunktur von der Exportindustrie getrennt und mit dem Eisenbahnbau gleichgesetzt, was dann die Eisenbahnkrise als Auslöser der Wirtschaftskrise erscheinen lässt. Die Grafik zeigt aber doch eine Abhängigkeit der Eisenbahnen vom Gesamtwirtschaftsprozess für die siebziger Jahre. Tabelle 15 zeigt, dass die Einnahmen proportional zur Netzerweiterung fallen, die übermässige Erstellung unrentabler Strecken als Krisenfaktor steht hiermit unbestritten fest. Es fällt auf, dass mit dem grossen Streckenzuwachs 1874/75 (Tab. 12) die Dividenden zurückgehen (Tab. 13, S. 63). Die vielen Verwaltungen mit ihrer zwangsläufigen Bürokratie trugen auch nicht zur Rentabilitätssteigerung der Eisenbahnen bei.

3.3. Die Diskussion um den Rückkauf während und nach der Krise

Durch die Eisenbahnkrise wurde die Diskussion um den Rückkauf erneut angefacht, allerdings standen die Vorschläge zur Beseitigung der Krise im

Vordergrund. Meistens wurden deshalb strukturelle Aenderungen vorgeschlagen, d.h., der Bund soll mehr Einfluss haben, ohne das finanzielle Risiko zu tragen. Die Möglichkeiten, wie der Staat die Eisenbahnen erwerben kann, sind beschränkt. Die Vorschläge nach 1877 sind deshalb zumeist Variationen der Vorschläge der sechziger Jahre; neu ist der Vorschlag - es müssen rauhe Zeiten gewesen sein - der Bund könnte sich der Eisenbahnen durch einen Staatsstreich bemächtigen.

1874 erörterte Alfred Geigy einige Probleme des schweizerischen Eisenbahnwesens. (41) Er stellte die Vor- und Nachteile des Staats- und Privatbahnsystems dar, gab aber keinem von beiden den Vorzug. Nach seiner Meinung sollte der Bund die Bahnen nicht zurückkaufen, weil zuviele unrentable Linien erstellt worden waren. Mit Blick in die Zukunft meinte er, vielleicht würden die Bahnen einmal, gezwungen durch die mangelnde Rendite, auf einen Rückkauf eingehen, um sich vor dem Bankrott zu retten.

Die Vorschläge der siebziger Jahre kann man grob in vier Kategorien einteilen: Eine Gruppe von Autoren befürwortete eine Zentralisation des Betriebes unter Leitung des Bundes. Sie stellt die grösste Fraktion dar und wandelt sozusagen "auf den Spuren Bonnas", hatte er doch bereits 1867 diese Massnahme als erste Phase seines Projekts empfohlen. Eine zweite Gruppe befürwortete einen sofortigen Rückkauf, weil man die Bahnen während der Krise zum halben Preis bekomme. Eine dritte Gruppe wollte weiterhin alles dem freien Spiel der Kräfte überlassen, und eine letzte wollte den Bund durch einen Staatsstreich oder mit revolutionären Mitteln in den Besitz der Bahnen bringen.

3.3.1. Strukturelle Aenderungen ermöglichen mehr Effizienz

Olivier Zschokke* wollte mit seiner Schrift (42) Zweckmässigkeit und Wünschbarkeit der Betriebsübernahme der Bahnen durch den Bund beweisen. Er schreibt: "Das öffentliche Interesse der Gesamtschweiz, welches der Bund zu vertreten hat, liegt indessen weniger in dem Besitz der schweizerischen Bahnen, als in der Benützung, daher in dem rationellen Betrieb derselben. ... Deshalb ist der Betrieb und nicht der Besitzstand Angel-

punkt, um welchen sich der grosse Kreis schweizerischer Interessen dreht." ... Der rechtliche Standpunkt wird beiseitegelassen, "dabei darf aber wohl berechtigt angenommen werden, dass die bestehende grosse Notlage eine rechtliche Form finden und in zwingender Weise geltend machen wird." (43)

Kernstück der Ausführungen Zschokkes ist eine zentrale Verwaltung, Durchlauf des Rollmaterials (Wagenverband) und Erstellung einer Zentralstelle nach dem Muster des englischen Clearing house. - Diese Idee war in der Schweiz allerdings auch nicht neu. Im Februar 1863 hatte Carl Bergeron, Direktor der umstrittenen Oronbahn, eine zentrale Rechnungsstelle nach dem englischen Muster gefordert. (44) - Nach Zschokkes Berechnungen konnten mit einer zentralen Verwaltung jährlich 4033.- Fr. pro km, durch gemeinsame Benützung der Güterwagen weitere 1221.- Fr./km (1875) (Siehe auch Tab. 11, S. 62) an Betriebskosten eingespart werden. Eine Senkung der Betriebskosten auf 39% der Bruttoeinnahmen sollte mit diesen Massnahmen möglich werden. Zschokke stellte fest, dass in den Jahren 1873/75 durchschnittlich 71,7 % der Wagenachsen leer gelaufen waren. (45) In diesem Licht gesehen, scheint Stämpflis Rechnung von 1863 nicht so unrealistisch, wie manche Zeitgenossen glaubten. Zschokke meinte, wenn eine Aktionärsversammlung den Betrieb dem Bund übergeben habe, würde nach dem Gesetz der Schwerkraft (der kleinere Körper wird vom grösseren angezogen) die Betriebsunifikation nur noch eine Frage der Zeit darstellen, womit dann auch die rechtlichen Probleme gelöst seien. - Gegnerschaft erwuchs Zschokke vor allem aus Kreisen der S.C.B., die vor allem seine statistischen Berechnungen kritisierte. (46)

Der ehemalige Bureauchef der N.O.B., A. Memminger⁺, beschäftigte sich mit dem Wert der Eisenbahnen. (47) Er sei etwas sehr Unklares, da auch auf Dividendenausschüttungen nicht abgestellt werden könne. Deshalb sollten die Aktionäre zu einer Eigentumsfusion Hand bieten. "Die Staatsgewalt hat vor der Hand keine andere Aufgabe, als Vorsichtsmassregeln zu treffen, um der Gefahr der Neubelebung des gemeinschädlichen Schwindels zu begegnen, das Finanz- und Rechnungswesen der Eisenbahnen durch ein Gesetz

zu zügeln und beide unter die Kontrolle des Bundes zu stellen. ... Werden die Aktionäre sich nicht anschicken, zur Errichtung dieses Zieles mitzuwirken, um die Fusion der Gesellschaften aus eigener Initiative herbeizuführen, so wird für den Staat eine Zwangslage geschaffen, da dieser nach den Worten Peyers ... (1852) die Pflicht hat, sich zur Sicherung der allgemeinen Interessen den notwendigen Einfluss auf die Eisenbahnen zu wahren." (48) Er forderte eine straffe Verwaltung, zusammengesetzt aus Sachverständigen ("statt ungefügiger Autodidakten, kurz-sichtiger Dilettanten und emeritierter Politiker"), einheitliche Tarife und Pünktlichkeit. "Die Fusion ist der rote Faden, an dem die Aktionäre der Skylla des Bankrotts entinnen und an der Charybdis neuen Schwindels vorbeigelangen. Wenn die Periode der Gründergewinne, der gefärbten Bilanzen, der falschen Prospekte, der leeren Versprechungen, des Aktienswindels und der Eisenbahnbankrotte aufhören, wenn die Tributzahlungen an einheimische Raubritter und ausländische Freibeuter eingestellt werden und die Republik nicht in eine gefährliche Abhängigkeit von den Nachbarmonarchien kommen soll, wenn Kantone, Gemeinden und Private nicht Hunderte von Millionen verlieren und den Kredit des Landes wieder herstellen wollen, ... dann muss einerseits die Staatsgewalt den Hydren des legalen Frevels am Nationalwohlstande eine Anzahl Lebensadern unterbinden, andererseits müssen die Aktionäre der Eisenbahnen ihre gemeinsame Lage und ihre eigenen gleichen Interessen erkennen"... (49)

Diese Zeilen geben nicht nur den Zorn Memmingers⁴ auf die Eisenbahngesellschaften wieder, sondern skizzieren auch die Machenschaften der Gesellschaften, durch die sie den Unmut des Volkes auf sich zogen. Er forderte mehr Staatseingriffe, straffere Kontrollen des Bundes zum Schutze des Publikums und des Ansehens der Schweiz. In einem Pamphlet, das er unter dem Pseudonym Belial Sauerteig herausgab, polemisierte er gegen Alfred Escher und dessen Geschäftsführung. (50) Memminger hatte eine Aversion gegen die "Eisenbahnmatadore", sein Vorschlag für eine Fusion fiel wohl nur deshalb für die Gesellschaften relativ günstig aus, weil er die Krankheiten der Eisenbahnen nicht dem Bund überantworten wollte.

Im September 1882 stellten Nationalrat Simon Kaiser* und Ständerat Olivier Zschokke* im Anschluss an ihre Publikation, "Verbesserungen im schweizerischen Eisenbahnwesen durch Vereinheitlichung des Betriebs", (51) den Antrag, der Bundesrat möge prüfen, ob er 1883 den Rückkauf erklären wolle oder ob ein Gesetz über Vereinheitlichung im Betrieb der Eisenbahnen unter Leitung des Bundes, aber auf Rechnung der Besitzer, erlassen werden soll. In der Broschüre vertreten die Autoren die Meinung, dass es während der Krise den zuständigen Staatsmännern an Initiative gefehlt habe, den Rückkauf einzuleiten, und dass auch ein konzessionsmässiger Rückkauf an den Entschädigungsforderungen scheitern könnte. Deshalb sollte abgeklärt werden, ob der Bund durch Erlass eines Gesetzes die Bahnen expropriieren könnte, d.h. Abgeltung nach den realen Erstellungskosten und dem Verkehrswert. Man könnte auch prüfen, ob der Bund bloss den Betrieb an die Hand zu nehmen hätte ohne Veränderung der Besitzverhältnisse. Die zweite Idee wurde dann ausführlicher begründet, wobei zum Teil dieselben Argumente, die Zschokke in seiner Schrift von 1877 vorgebracht hatte, erneut zum Zug kamen. Der Bund sollte nach Vorschlag der Antragsteller durch einen möglichst sparsamen Betrieb den Aktionären wieder zu einer vernünftigen Dividende verhelfen, und die Kapitalverluste der Gesellschaften sollten überwunden werden. Für diesen Zeitpunkt müsste sich der Bund das Rückkaufsrecht vorbehalten, weil er durch diese Rücksicht auf das Aktienkapital dem Land wirtschaftlich einen grossen Dienst erweisen würde. (52) Aus "wirtschaftlichen, konstitutionellen und Rücksichten der Billigkeit" sollte zur Zeit von einem Rückkauf Umgang genommen werden. Angeraten wird eine einheitliche Betriebsführung durch den Bund. (53)

3.3.2. Trotz Krise dem Liberalismus verpflichtet bleiben

Albert Cuony†, Generalsekretär der Suisse-Occidentale, unterschied zwischen zwei Krisenursachen: Eine temporäre Ursache ist der ausgetrocknete Kapitalmarkt und die fehlenden Mittel zur Vollendung der begonnenen Strecken. Eine permanente Ursache ist die ungenügende Rendite. Die Eisenbahngesellschaften sind die Opfer der unglücklichen Umstände geworden,

sie haben eine Position akzeptiert, die langfristig zu ihrem Ruin führen musste: sie schöpften ihre Rechte zuwenig aus und waren viel zu stark den Pressionen des Publikums und der Aktionäre ausgesetzt. Weitere Ursachen sind die Erstellung von Parallelstrecken, so konnte man 1877 von Genf nach Basel vier Routen wählen, von Bern nach Luzern zwei, von Basel nach Zürich drei und von Zürich an den Bodensee ebenfalls drei. Der undifferenzierte Streckenbau fällt auch ins Gewicht, so werden Transitlinien mit grossen Verkehrsaufkommen genau gleich ausgestattet wie eine Nebenlinie von lediglich regionaler Bedeutung; hier geht der Vorwurf an die Bundesbehörden, die mit ihrem Konzessionsschema eine Gleichmacherei, die unzweckmässig grosse Summen verschlungen hat, betrieben. (54) Als Lösungsmöglichkeit bietet sich ein Rückkauf der Eisenbahnen durch den Bund an, dies kommt einer Uebertragung der Krankheiten auf den Bund gleich. Eine Betriebsgemeinschaft unter Leitung des Bundes scheitert am Widerstand der Gesellschaften, weil keine bereit ist, ihr Netz dem Bund zu überlassen, das Risiko aber weiterhin zu tragen. Das nationalstische Vorurteil gegen die ausländischen Geldgeber kommt etwas spät, hätte man früher Skrupel gegen fremde Kredite gehabt, würden drei Viertel der Linien nicht existieren. So wie die Dinge liegen, ist eine abwartende Haltung angebracht. Als Massnahmen drängen sich Tarifrevisionen, Renditeabklärungen vor der Erstellung projektierter Linien und Zentralisierung des Rollmaterials auf. Die Entwicklung soll abgewartet werden, die Gesellschaften fusionieren freiwillig und gestalten den Betrieb auch ohne wesentliche Eingriffe selbsttragend. "La fusion partielle ou générale se fera avec le temps, parce qu'elle est dans la force des choses, ... elle viendra à son heure, lorsque les circonstances s'y prêteront." (55) An die Presse richtet Cuony den Auftrag, dem Volk den Zusammenhang zwischen wirtschaftlicher Prosperität und Volkswohlfahrt klar zu machen, sie hat es in der Hand, das Ansehen der Eisenbahngesellschaften zu erhöhen. (56)

Zu einem ähnlichen Schluss kommt auch der Genfer Hentsch[†], indem er meint, es genüge, wenn der Staat bei Linienführungen, Fahrplänen und Tarifen sowie Bau- und Dienstfragen mitspreche. Der Bund soll als wirksame Kontroll-

instanz wirken. Die Eisenbahnverstaatlichung in Preussen wertet er als Misserfolg. (57)

Ein Einsender meinte in der "Eisenbahn" (58), die Gesellschaften sollten sich selber helfen, da sie vom Parlament kaum Hilfe erwarten könnten. Er schlug vor, auf Initiative der N.O.B. eine allgemeine Betriebsgemeinschaft durchzuführen, ohne das eidgenössische Eisenbahndepartement zu beteiligen, da sich dessen Tätigkeit auf Herausgabe von Statistiken und die Vorbereitung des Rückkaufs beschränke.

3.3.3. Die Anhänger des Staatsbahngedankens

Der Solothurner Nationalrat Hans Dietler* rollte in seiner Abhandlung über die schweizerische Eisenbahnfrage (59) nochmals den ganzen Problemkreis um Privat- oder Staatsbahnen auf. Als unüberbrückbaren Gegensatz stellte er die Interessen der Privatgesellschaften und diejenigen der Volkswirtschaft (gemeint ist der Gemeinnutzen) dar. Auch Dietler beklagt die Einführung der undifferenzierten Normalkonzession als Uebel und meint, mit Hilfe von sogenannten Sekundärkonzessionen für Nebenbahnen hätten auch die Taxen den Erfordernissen des Betriebsaufwandes angepasst werden können. (Allerdings ist dies kein echtes Argument, wenn man bedenkt, dass in der Schweiz zu dieser Zeit ca. 400 verschiedene Tarife existierten (Siehe Anm. 49 dieses Kap.). Den Gesellschaften werden Fahrplan-Konferenzen vorgeschlagen zur Koordinierung der Anschlüsse im Interesse des Publikums. In seiner Untersuchung über die Verhältnisse in umliegenden Ländern kommt er zum Schluss, "dass der Heimfall, Rückkauf der Eisenbahnen an den Staat überall festgestellt ist, (und) so tritt aus der Entwicklung des Eisenbahnwesens das Staatsbahnsystem als zukünftige Gestaltung klar und unzweifelhaft erkennbar hervor." (60) Die Erfahrungen mit 25 Jahren Privatbahnbetrieb in der Schweiz lassen eine Konzentration der Kräfte als richtig erscheinen. Statt der Vertretung unternehmerischer Interessen werden im demokratischen Staat die Eisenbahnen zu öffentlichen Verkehrsanstalten, die vor allem die Interessen des Volkes wahrnehmen und erfüllen. Ausserdem resultiert aus dem

Bundesbetrieb nach Ansicht Dietlers eine grosse Verwaltungskostenersparnis. In Anlehnung an A. Wagner (61) werden alle Vorteile des Staatsbetriebes erneut aufgezählt: Durch das staatliche Bauprogramm, das einem Zeitplan verpflichtet ist, kann eine Krise, die durch Ueberproduktion verursacht wird, vermieden werden. Staatliche Eisenbahnen sind der Spekulation entzogen, und das Verfügungsrecht über dieses Transportmittel ist in Kriegs- und Friedenszeiten gewährleistet. Die ausländischen Kredite könnten als politische Druckmittel eingesetzt werden. (Allerdings trägt dieses Argument nicht ganz, von anderer Seite wiederum wird nämlich behauptet, dass das Kapital kaum nach politischen Grundsätzen ausgerichtet sei, es gehe den Kreditoren lediglich ums Geschäft, d.h. ein Rückkauf vor den Terminen würde keinerlei diplomatische Interventionen nach sich ziehen. (62) Von den 800 verbauten Mio seien 184 Mio durch die Oeffentlichkeit aufgebracht worden, was eine Mitwirkung dieses Geldgebers rechtfertige. Eisenbahnen besitzen Monopolcharakter, Monopole aber sollten dem Staat anvertraut werden. Dietler folgert aus den Anforderungen, die durch Publikationen ans Eisenbahndepartement gestellt wurden, dass es die Begehren nur erfüllen kann, wenn das Departement in eine "Staatseisenbahnverwaltung" umgewandelt wird. Vor allem findet es der Autor sinnlos, dass das Departement bei Kontrollen dieselben Ueberlegungen und Messungen etc. wie die Eisenbahnverwaltungen anstellen muss, was doppelte Arbeit und doppelte Kosten bedeutet. Ausserdem bedeute diese Kontrolle, wirksam durchgeführt, fast eine Entwertung des Eigentums. Aus diesen Gründen scheint dem Autor ein Rückkauf die rationellste Lösung. Dazu beurteilt er die Krisensituation als günstigen Augenblick, der Zeitwert der Eisenbahnen wird kaum zu hoch eingeschätzt, nach Erreichen der Talsohle ist ein Ansteigen der Verkehrsfrequenzen sozusagen sicher, wobei durch Zentralisation des Betriebs und Einsetzen des Staatskredites zur Konvertierung der Eisenbahnpapiere zusätzliche Ersparnisse zu erwarten sind. Gegen eine Expropriation äussert Dietler Bedenken und gibt der freien Verständigung den Vorzug. "Es ist auch nicht notwendig, nicht einmal wünschbar, dass alle Bahnen auf einmal an den Staat übergehen; nur müssen die zuerst zu erwerbenden

Bahnen Hauptteile des schweizerischen Netzes bilden, so dass sie ihrem Besitzer eine vorwiegende Stellung im schweizerischen Eisenbahnwesen zum vornherein verschaffen und dadurch den Anschluss der anderen Bahnen vorbereiten und sichern." (63) Ähnlich wie bei Stämpfli würden Aktien und Obligationen in Staatsobligationen zu 4½ % umgetauscht, wobei der Wert der Eisenbahnanlagen durch Verhandlungen festgelegt werden müsste, oder "wenn dieses nicht der Fall wäre, so ist eine Vereinbarung möglich, wonach die Aktien bloss mit einem Anteilschein auf die sich ergebende Dividende während der Dauer eines Zeitraumes von 10 Jahren ausgewiesen würden, ein Verfahren, wodurch z.B. die Schwierigkeit, neue Bahnen zu werten, beseitigt wird. Nach Ablauf von 10 Jahren würde die durchschnittliche Rente im Verhältnis von 4½ % kapitalisiert und durch eine Staatsobligation zum genannten Zinsfuss und von dem berechneten Nominalbetrag ausgewechselt." (64) Die Verwaltung der Bahnen ist für Dietler vorerst von sekundärer Bedeutung, er zieht aber die Selbstverwaltung durch den Staat der Verpachtung an eine Transportgesellschaft vor. Eine Dezentralisation der Verwaltung, z.B. in eine Direktion für die westliche und östliche Gruppe des Netzes wäre zur Berücksichtigung mehr regionaler Interessen von Vorteil. (65)

Die Ideen, die Dietler in seiner Schrift äusserte, erweitern die Möglichkeiten eines Rückkaufs beträchtlich, ausserdem gehen sie das Grundübel der finanziellen Krise vieler Gesellschaften, die zu luxuriöse Ausstattung der Sekundärbahnen, direkt an. Dem Bund hätten die Mittel in die Hand gegeben werden können - allerdings widersprach dies dem Zeitgeist von 1852 - die Erstellung der Linien zeitlich zu staffeln, bzw. zu koordinieren. Mit einem Konzessionsschema für Nebenbahnen hätte der Standard der Anlagen dem Verkehrsaufkommen besser entsprochen. Die 1387 km Hauptbahnen brachten 1875 Gesamteinnahmen von 33 400.- Fr. pro km, auf Nebenlinien wurden für 386 km durchschnittlich 15 000 Fr./km eingenommen und auf 334 km betrug die Einnahme pro km lediglich 8 000.- Fr. Die Idee der zukunftsgerichteten Wertermittlung der Eisenbahnen taucht in der Diskussion neu auf und wäre allenfalls auch bei einer Betriebszentralisation

unter Leitung des Bundes wirksam. Der Bund kauft keine Linie zu teuer, und er hat vor allem Gewähr, dass er nicht mit den Erträgen auf den Hauptbahnen unrentable, weil zu teuer erworbene, Linien unterstützen muss. Der Gedanke, einzelne Linien aufzukaufen und den Bund sukzessive in den Besitz der Bahnen zu bringen, wurde 1883 von Chenevière erneut vorgebracht und von Bundesrat Welti aufgegriffen.

Auch Jakob Stämpfli* erhob nochmals das Wort, um für den Rückkauf zu werben. (66) Er schlug vor, nur die Hauptbahnen (ca. 1930 km) zurückzukaufen unter Weglassung der Touristenbahnen, aber auch der Linien mit regionaler Bedeutung, wie Simplonbahn (Bouveret-Visp), Fribourg-Payerne, Emmentalbahn, aargauische Südbahn, Nationalbahn (die Verwirklichung von Stämpflis Zweiliniensystem!), etc. Der Bund sollte die Bahnen ab 1880 übernehmen, bestellt für sieben Jahre eine Bahndirektion und stellt in dieser Zeit die Rückkaufssumme auf Grund der Betriebsergebnisse fest. Ab 1880 wird nach erfolgter Verständigung die Konversion der Obligationen durchgeführt. Das Aktienkapital wird aus dem durchschnittlichen Reinertrag der sieben Betriebsjahre (die zwei schlechtesten Ergebnisse können gestrichen werden) berechnet. Der 25fache durchschnittliche jährliche Reinertrag entspricht dem Aktienwert (diese Lösung entspricht dem Modus von 1862). Die Aktien werden 1887 eingelöst. Die Publikation von 1878 bringt im wesentlichen dieselben Ideen wie 1862, modifiziert wurde vom Autor lediglich die Feststellung der Rückkaufssumme, der Umfang der Operation, auch der vorangehende Bundesbetrieb war 1862 noch nicht erwähnt worden.

Die Presse publizierte zum Teil Stämpflis Ausführungen, viele Redaktionen nahmen nicht einmal Stellung, Gegenvorschläge wurden keine gemacht, kurz, der modifizierte Vorschlag warf im Vergleich mit 1862/63 keine hohen Wellen mehr. Was 1862 noch als revolutionär bezeichnet wurde, galt 1878 als gar nicht so unvernünftig. Dies ist nicht nur ein Zeichen dafür, dass sich die Zeiten geändert hatten, sondern es kann auch auf die fehlende Gegenpropaganda (1862 vor allem die N.O.B.) zurückgeführt werden.

Den Anlass der Veröffentlichung von Stämpflis Vorschlag benutzte A. Memminger[†] dazu, erneut gegen die Privatgesellschaften zu polemisieren. (67) Die Optik verengt sich dabei aber dermassen, dass nach Memminger die Gesellschaften am ganzen Landesunglück schuld sind und das Heil einzig im Betrieb der Staatsbahnen zwecks "Entthronung der Eisenbahnmatadore" liegt. Gleichwohl aber verwirft er Stämpflis Plan, weil es ein finanzielles Experiment darstelle. Stattdessen wird eine zehnjährige Versuchsphase vorgeschlagen und an Stelle der Barauszahlung Umwandlung der Titel in Obligationen mit 25jähriger Laufzeit. (68) Den Staatsmännern rät er, sich endlich aufzuraffen und das spartanische Sprichwort zu beherzigen - Bundesrat Welti hat es getan - : "Kehr' als Sieger oder kehre nimmer!" (69) Memmingers Ansicht über den Rückkauf hat übrigens eine Wandlung durchgemacht: In der ersten Auflage seiner Broschüre "Der Krach" sprach er sich gegen den Rückkauf und für die Fusion aus, im Vorwort zur zweiten Auflage erklärte er, dass nach seiner Ansicht die Fusion nur eine Einleitung zum Rückkauf sein könne. Demnach wurde Memminger zum Anhänger des Staatsbahngedankens.

Zur Zeit der Krise erschien im Landboten eine Artikelserie von Redaktor Albert Hohl[†], die sich mit den Sanierungsmassnahmen befasste. In der Broschüre, die später veröffentlicht wurde, ist die ganze Leidensgeschichte der Eisenbahnpolitik aufgezeichnet, wobei als Schlussfolgerung ein Bewusstseinsproblem für den schleppenden Fortgang der Eisenbahnfrage verantwortlich gemacht wird: "Man hat uns zwar seit 1852 systematisch in einen Horror vor den Staatsbahnen hinein erzogen; diesen Horror hätten wir bei einiger Ueberlegung längst loswerden können." (71) Die Entscheidung zwischen Fusion und Rückkauf fällt dem Redaktor nicht schwer: "Die Fusion ist vielleicht der rote Faden, an dem die Aktionäre der Skylla des Bankrotts entrinnen, aber an der Charybdis neuen Schwindels gelangen sie mit ihr nicht vorbei." (72) Auch Hohl befürwortet eine vorangehende Betriebsführung durch den Bund. Die rechtlichen Aspekte eines vorzeitigen Rückkaufs werden als unproblematisch dargestellt, Staatsinteresse geht dem Privatrecht vor und das fremde Kapital hat weniger

Interesse am Recht als vielmehr an der Rendite. Nach Hohl müsste das ganze Netz (ausgenommen Lokalbahnen) in den Rückkauf einbezogen werden, die Erwerbung einzelner Linien bezeichnet er als einen Akt der Willkür. Einzig der Rückkauf der Gotthardbahn muss aus staatspolitischen Gründen gesondert erfolgen. Als Vorteile des Staatsbetriebs wird wiederum der ganze Katalog von 'Anzahl der Direktoren vermindern' bis 'Zentralverwaltung ermöglicht rationelleren Betrieb' zitiert. Als konstruktiven Beitrag kann die Anregung zur Gründung einer Eisenbahnschule gewertet werden, vor allem weil es den Administrationen seit jeher an einheitlichen Fachleuten ermangelte. (73) Hohl forderte die Ausarbeitung einer Vorlage auf Bundesebene, die sich mit folgenden Problemen auseinandersetzt: Einteilung der Eisenbahnkreise, Haupttrouten für Personen- und Güterverkehr, Normalfahrplan, Organisation der Verwaltung und des Betriebes, Angaben über den mutmasslichen Personalbedarf, Schaffung der rechtlichen Grundlagen für einen Rückkauf. Hohl meint, es gäbe nur eine rationelle und eine grundsätzliche Lösung der Eisenbahnmisere: Bundesbahnen mit vollem Bundesbetrieb. (74) Unter Umständen müsste eben ein Rückkauf in einem Gewaltakt (durch Gesetzesänderung) erzwungen werden. (75)

3.3.4. Durch Staatsstreich sich der Bahnen bemächtigen

Dr. C.F. Geiser⁺ fasste seine in der Wochenzeitschrift 'Die Eisenbahn' erschienenen Artikel in einer Arbeit über 'Die Krisis der Nordostbahn' (76) zusammen und stellte dort Ueberlegungen über Rückkauf und Betriebsgemeinschaft an. Dabei gibt er dem Rückkauf den Vorzug und meint fort-fahrend: "Mir scheint es nicht unmöglich (um einem revolutionären Gedanken Ausdruck zu geben), dass er vielleicht vorher schon in einer grossen sozialen und politischen Krisis kommt, in einer Krisis, die ich nicht wünsche, die aber, namentlich im Falle eines allgemeiner europäischen Krieges, doch ganz unerwartet hereinbrechen könnte. In einem solchen Momente kann es möglich werden, dass die Staatsgewalt im Interesse ihrer eigenen Unabhängigkeit die Hand über sämtliche Bahnen

ausstreckt, die Konzessionen zerreisst und den Rückkauf unter Bedingungen erzwingt, die sie selbst vorschreibt. Und so wie man seiner Zeit trotz aller versuchter diplomatischer Interventionen die Klöster aufgehoben und die Jesuiten weggejagt hat, wird man, wenn wirklich die zwin- gende Not und nicht bloss an die Wand gemalte an uns herantritt, mit dem schädlichen Einflusse der fremden Kapitalien und der fremden Ge- neraldirektoren wohl auch fertig werden." (77)

Zwei Punkte sind an diesem Gedanken hervorzuheben: Der Staatsstreich wird an ganz bestimmte Voraussetzungen gebunden, wobei das treibende Element der Idee einer Fremdenfeindlichkeit entspringt und der Besei- tigung des ausländischen Einflusses gilt. Diese Tatsache relativiert die Aussage erheblich; es ist auch zu berücksichtigen, dass die Schrift auch Rückkauf und Betriebsgemeinschaft bespricht; immerhin kann man die Frage stellen, ob vielleicht der Wunsch Vater des Gedankens war.

In der Wintersession 1882 erhielten die Mitglieder der Radikal-demokra- tischen Partei in der Bundesversammlung ein Flugblatt zugestellt, das über die Vereinheitlichung des schweizerischen Eisenbahnwesens orien- tierte. Die Urheberschaft ist ungeklärt, immerhin muss die Autorschaft mit Eisenbahnfragen gut vertraut gewesen sein, wie die NZZ aus der vir- tuosen Benützung der Eisenbahnstatistik (Jahrgang 1880) schliesst. Zum Inhalt: Man schlägt vor, 1883 für ca. 1600 km Normalbahnen den Rückkauf zu erklären, 1888 die Anlagen durch den Bund übernehmen zu lassen und zu bezahlen nach den Konzessionsbestimmungen (25facher Wert des durch- schnittlichen Reinertrags der Jahre 1873-1883, minimal aber die Anlage- kosten). D.h. bei Anlagekosten von ca. 300 000.-Fr. pro km hat der Bund mindestens 480 Mio Fr. zu bezahlen. Unter Bundesbetrieb werfen die Bah- nen aber kaum 4% Ertrag ab, der Kauf wird zum Geschäft der Aktionäre. Als adäquateres Mittel wird deshalb angeregt, das Rückkaufsrecht als Waffe zu benützen und die Bahnen zur Abtretung zu drängen: Nach Para- graph 26 der revidierten Bundesverfassung ist Gesetzgebung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen Bundessache. Der Bund sollte nun ein Gesetz er- lassen, welches den Gesellschaften das Recht zum Betrieb entzieht und

es auf den Bund überträgt. Die Verteilung des Reinertrags sollte sodann für den Bund möglichst günstig festgelegt werden, oder es könnten auch, durch Schaffung eines Gesetzesartikels, alle Eisenbahnobligationen und -Aktien zu wertlosen Papierfetzen erklärt werden. Dieses Vorgehen hätte den Vorteil, dass es keine Rechtshilfe dagegen gäbe, weil sich das Bundesgericht an die Bundesgesetze zu halten hat. (78)

Dieser Akt von Staatswillkür würde wohl am Widerstand des Parlamentes scheitern, denn was hier als 'Bund' bezeichnet wird, schliesst eine weitgefächerte Interessenvertretung mit ein. Die NZZ schrieb dazu, dass auch der Gesetzgeber sich Zügel anlegen und das Recht wahren muss. Der richtige Weg zur Lösung der Eisenbahnfrage bestehe in der Verständigung zwischen Bund und Gesellschaften. (79)

3.3.5. Die Diskussion auf Bundesebene

Zschokke* unternahm auch im Ständerat Vorstösse zu Gunsten seiner Idee der Betriebsübernahme durch den Bund. Er stellte den Antrag, zu untersuchen, ob der Bund Reformen einzuführen habe. Von 765 Mio Baukosten seien 184 Mio von der Öffentlichkeit aufgebracht worden, es seien aber durch Kapitalverluste bereits 442 Mio Fr. verloren gegangen, was die ganze Angelegenheit zu einer öffentlichen Affaire mache. Der einzige Weg, der für den Bund gangbar sei, wäre eine Betriebsübernahme durch den Bund. So könne er das Eisenbahnwesen weiterhin fördern und die Entwicklung steuern. Der Antrag wurde diskussionslos mit 29 zu 8 Stimmen als unerheblich abgeschrieben. (80)

Auch im Nationalrat, wo Stämpfli, und mit modifizierten Anträgen Dietler und Kaiser, eine Untersuchung über die Ursachen forderten, wurde erklärt, eine Untersuchung sei überflüssig, weil man ja deren Zweck, den Staatsbetrieb nicht wolle. Feer-Herzog (Aargau) meinte, wenn der Bund etwas unternehmen wolle, so solle er einzelne Bahnen ankaufen und mit deren Betrieb beweisen, dass er dem Privatbahnbetrieb überlegen sei. (81)

Die Frage um die Gotthardbahnsubventionierung (82) entfachte vor allem die Diskussion um die Staatsbeteiligung, dies deshalb, weil einige Parlamentarier die Subventionierung der Bahnen für einen Anfang der Verstaatlichung hielten. Dieser Auffassung trat dann Bundesrat Heer entgegen, indem er ausführte, dass die Frage um die Verstaatlichung zwar eine gewisse Reife erlangt habe, es sei aber nicht gesagt, dass eine Subventionierung den Rückkauf einleite, denn zwischen Subvention und Verstaatlichung bestehe kein Zusammenhang. (83)

1883 war der 1. Termin zur Kündigung des Rückkaufs fällig. (84) Der Bundesrat beschäftigte sich bei dieser Gelegenheit eingehend mit dem Rückkauf, nachdem seit 1857 diese Frage auf Bundesebene nie mehr ernsthaft geprüft worden war. (Siehe S. 23) Der Bundesrat kam in seinen Darlegungen (85) zum Schluss, dass die Stellung des Bundes zum Rechnungswesen der Bahnen neu festzusetzen sei. Es wurde nachgewiesen, dass der Bund die in Frage kommenden Eisenbahnlinien auf Grund der ausgewiesenen Rechnungsergebnisse um mindestens 70 Mio Fr. zu hoch erworben hätte. (86) Es wurde erkannt, dass der Begriff "Reingewinn" exakt definiert werden musste, um eine brauchbare Grundlage für die Festsetzung der Rückkaufssummen zu erhalten. Ein Rückkauf auf Grundlage der Konzessionen hätte ebenfalls einen zu hohen Preis erfordert, da ausser der S.C.B. alle Bahnen nach ihren Anlagekosten hätten zurückgekauft werden müssen. Der 25fache Reinertrag stellte sich auf 482,2 Mio Fr., die Anlagekosten wurden mit 675,5 Mio Fr. veranschlagt (87), d.h. der Bund hätte für diese Bahnen 193 Mio Fr. mehr zu bezahlen, als sie in 25 Jahren abgeworfen haben. Zu hoch berechnetes Anlagekapital, die manipulierten Ertragsrechnungen und mangelnde gesetzliche Bestimmungen im Rechnungswesen veranlassten den Bundesrat auf den Rückkauf nicht einzutreten, weil die Operation den Bund grossen finanziellen Gefahren ausgesetzt hätte. Als zukunftsweisendes Resultat der Untersuchung wurde festgehalten, dass die finanzielle Verwaltung der Bahnen einer staatlichen Kontrolle zu unterstellen sei. (88)

Die ständerätliche Kommission setzte sich in ihrem Bericht (89) eingehend mit der Aufsichtspflicht des Bundes auseinander. Dabei ging ein stiller

Vorwurf an den Bundesrat, sich während der sechziger und siebziger Jahre zuwenig um die Rechnungsführung gekümmert zu haben. Der Rückkauf auf Grund der Konzessionen hatte nach Auffassung der Kommission für den Bund unbekannte Konsequenzen, weil sich der Bund zum voraus durch Kündigung zum Rückkauf verpflichten müsste, bevor er die definitive Rückkaufssumme exakt fixieren könnte. "Die Väter des Vaterlandes müssten sich mit verbundenen Augen in den Abgrund stürzen." (90) Die Kommission stellte auch fest, dass mit Ausnahme Belgiens der Staatsbetrieb nur in Ländern mit absolutistischem oder militärisch-monarchischem Regierungssystem üblich sei. Deshalb wurde der goldene Mittelweg, den der Bundesrat gehen wollte, befürwortet und gleich ihm wollte man "nicht das unheil-schwangere Pferd der Danaer in die Stadt Troja hineinziehen." (91) Deshalb wurde einstimmig die Ablehnung der Vorlage beantragt.

Die nationalrätliche Kommission, in der S. Kaiser* als Präsident amtierte, setzte die Akzente etwas anders. (92) Die Mehrheit der Kommission sprach sich für einen teilweise durchzuführenden Rückkauf aus. Davon sollten das Netz der Zentralbahn, die Basler Verbindungsbahn und die Bözbergbahn betroffen sein. Die Kommission schlug angesichts der Zeitknappheit vor, den Bundesbeschluss betr. den Rückkauf als dringlich zu erklären (man hatte lediglich drei Wochen Zeit zur Bereinigung der Frage bis zum Kündigungstermin) und nachträglich durch einen weiteren Beschluss eine Volksabstimmung anzusetzen, denn ohne Einwilligung des Schweizervolkes sollten nach Auffassung der Kommission keine Bahnen gekauft werden. (Dringlichkeitsbeschlüsse sind dem Referendum entzogen; der Verf.) Die Kommission erwartete vom Bundesrat die Ausarbeitung einer Vorlage betr. die Tilgung der Schulden, wobei man sich aber zum vornherein eher für das System der Annuitäten aussprach.

Im Parlament gab das Problem viel zu reden. Am 6. April 1883 wurde von Ständerat Cornaz* eine Motion eingereicht, in der der Bundesrat eingeladen wurde, angesichts der Tatsache, dass ein konzessionsmässiger Rückkauf nicht in Frage komme, zu prüfen, wie im Einvernehmen mit den Gesellschaften (vor allem der S.C.B., N.O.B., den V.S.B., Jura-Bern- und

Westschweizer Bahnen) der Betrieb durch den Bund und der Rückkauf bewerkstelligt werden könnte. Gleichentags reichte auch Ständerat Zschokke eine Motion ein, in der der Bundesrat aufgefordert wurde zu prüfen, inwiefern eine Vereinheitlichung des Betriebes und ein Rückkauf zu annehmbaren Bedingungen vollzogen werden könnte, nötigenfalls unter Abänderung des Eisenbahngesetzes von 1872. Beide Motionen wurden am 23. April 1883 vom Ständerat abgelehnt. (93)

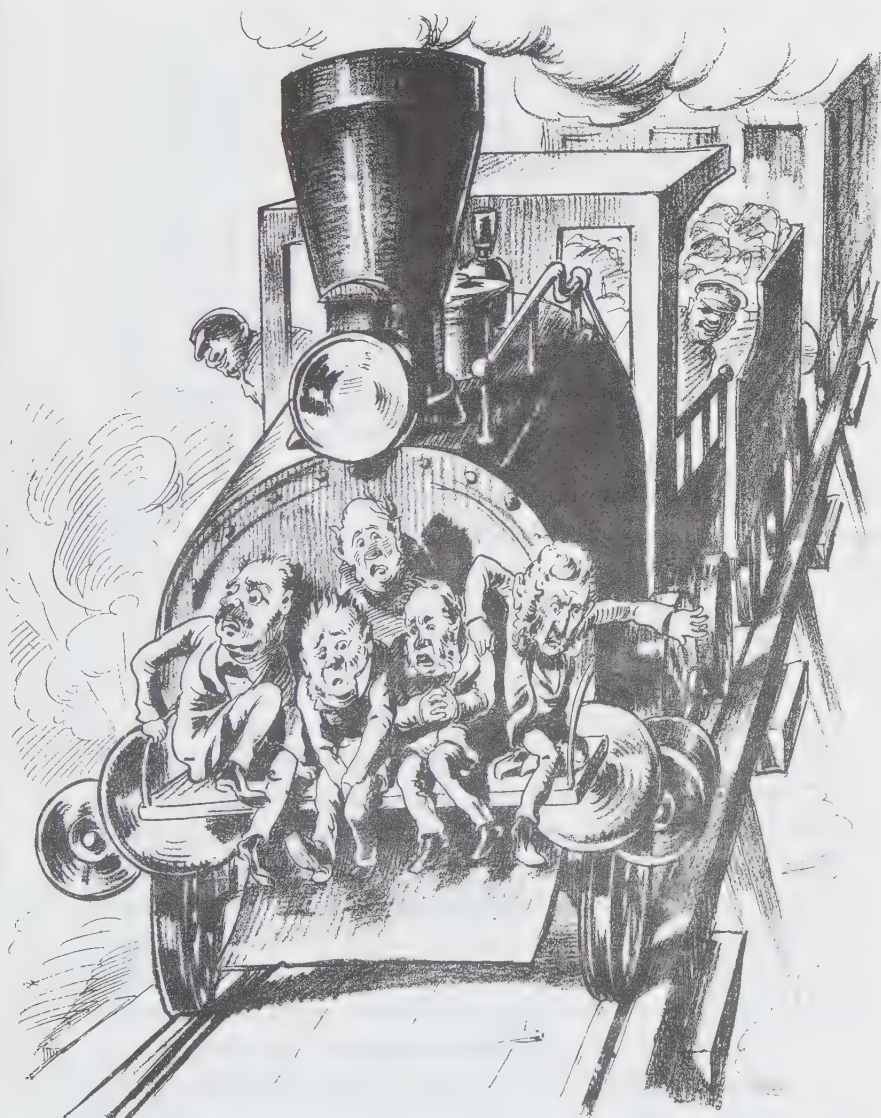
Im Nationalrat forderte Kaiser* als Referent der Kommissionsmehrheit den Rückkauf der S.C.B., der Basler Verbindungsbahn, der Bözbergbahn und der aargauischen Südbahn. Der Redner wies darauf hin, dass bereits viele Staatsgelder in die Privatbahnen investiert worden seien, so hätte man gar keine rechten Privatbahnen mehr. Eine Ablehnung des Rückkaufs bedeute eine Verlängerung der jetzigen Zustände, deshalb müsse der Staat nach und nach Eigentümer werden. Auch Chenevière* sprach sich für einen teilweisen Rückkauf aus. Er betonte, dass die Gesellschaften, denen vom Bund für ihre Tatkraft übrigens nie gedankt worden sei, allmählich verarmt seien und den Bedürfnissen nicht mehr nachkommen könnten. Chenevière* war es auch, der die Idee des sukzessiven Rückkaufs in die Kommission und von da her in die Bundesversammlung getragen hatte. (94) Meister meinte, die Erfahrung lehre, dass das Privatbahnsystem zu verurteilen sei, die Mehrheit der 1852 zu Gunsten des Privatbahnsystems vorgebrachten Argumente (billigerer Bau, ökonomischere Verwaltung, keine Papierspekulation) hätten sich nicht bewahrheitet. Eine Minderheit der Kommission sprach sich gegen den Rückkauf aus. Ruffy* (VD) sah die Finanzierung des Simplonprojekts gefährdet, und Holdener* führte aus, dass man im Begriffe sei, vom 1852 aufgestellten Prinzip der Nichteinmischung des Bundes in den Bahnbau abzuweichen. Die Entscheidung müsse überstürzt erfolgen, man lade dem Bunde eine erdrückende Last auf, obwohl man nur das gesunde Fleisch begehre. Ausserdem müsste der Bund in einem des Staates unwürdigen Verfahren um Millionen feilschen und jahrelang höchst verwickelte Prozesse führen. Die Kantonsouveränität geriete in Gefahr, indem eine Zentralisation die Kantonsgrenzen zusammenschumpfen liesse.

Bundesrat Welti erklärte, gegenwärtig sei der Bundesrat gegen einen Rückkauf, allerdings heisse das keineswegs, dass in Zukunft vom Bund keine Bahnen erworben werden sollten, die Lösung des Problems sei lediglich eine Frage der Zeit. Gegenwärtig sei die Ueberwindung der eigenen föderalistischen Interessen notwendig, denn Eisenbahnföderalismus sei ein innerer Widerspruch, ein kleines Bahnnetz sollte nicht noch mehr verkleinert werden. Curti* befürwortete den partiellen Rückkauf, man könne jetzt billiger kaufen als später. Die Klagen über den Zeitdruck, unter dem die Entscheidung stehe, nütze doch eigentlich nur den Gegnern des Rückkaufs. Er schloss seine Rede, in der er alle Vorteile der Staatsbahnen vorführte, mit den Worten: "Möge von dieser Stunde nicht gelten, was der Dichter sagt: 'Die grosse Stunde findet ein kleines Geschlecht.'" Zemp* (kons.) erklärte, der Rückkauf sei nur ein politisches Manöver zur Einführung des Einheitsstaates, wie er den Herren Kaiser und Curti vorschwebe, und mit der Dringlichkeitsklausel wolle man allein das Referendum umgehen. In der Schlussabstimmung standen sich die Anträge der Kommissionsmehrheit (Kündigung und partieller Rückkauf), der Kommissionsminderheit (kein Gebrauch des Rückkaufsrechtes machen) und derjenige Forrers* (gütliche Verhandlungen des Bundesrates, Ratifikation der Abschlüsse durch Bundesversammlung und Volksabstimmung) gegenüber. Der Antrag der Kommissionsminderheit obsiegte über den Antrag Forrers mit 80 zu 45 Stimmen und gegenüber dem Antrag der Kommissionsmehrheit mit 67 zu 59 Stimmen. "Vom Recht der Kündigung der fälligen Konzessionen und des Rückkaufs der Eisenbahnen wird zur Zeit kein Gebrauch gemacht." (95) Die Presse nahm das Ergebnis mit Befriedigung zur Kenntnis. Es wurde deutlich gemacht, dass der Rückkauf einige politische Brisanz hatte, die Alpenbahnfrage war für die West- und die Ostschweiz noch nicht gelöst ! Die Analyse der NZZ zeigte, dass die politische Rechte geschlossen gegen den Rückkauf gestimmt hatte, weil sie den vollständigen Zusammenbruch der Kantonsouveränität fürchtete, und das Zentrum hatte Bedenken wegen der finanziellen Lasten. Auch die föderalistischen Waadtländer sprachen sich gegen die Vorlage aus. Im allgemeinen war die Scheidung nach Kantonszugehörigkeit im Abstimmungs-

verhalten sehr deutlich. (96) Die Ablehnung war vor allem dem Mangel an rechnerischen Grundlagen zuzuschreiben, trotzdem aber zeigte es sich, dass die Rückkaufsidee im Nationalrat Oberwasser hatte. (97)

Die Missstände im Rechnungswesen wollte man aber nicht länger anstehen lassen. Deshalb wurde gegen den Protest der Eisenbahngesellschaften (30. März 1883), die sich gegen die Einmischungen in ihre Geschäftsführung verwahrten, ein Rechnungsgesetz erlassen, das, wie der Bundesrat erklärte, nicht der Feststellung des Rückkaufswertes dienen sollte, sondern die Interessen der Gläubiger schützen sollte. Es regelte aber doch vor allem den Umfang des Postens Baukonto, über den alles mögliche verbucht worden war und der bei einem Rückkauf nach den Anlagekosten bei der Festsetzung des Preises zu Buche geschlagen hätte. Dieses Rückkaufsgesetz bestand neben den Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen; der Einfluss des Bundes über dieses Gesetz auf die privatrechtlichen Verhältnisse der Gesellschaften sollte nicht unterschätzt werden. Der Bundesrat wurde nun zum ebenbürtigen Verhandlungspartner der Gesellschaften, weil man endlich in gleicher Sprache redete. (98) Aus den Baukonten mussten insgesamt 112 Mio Fr. entfernt werden, die Suisse-Occidentale-Simplon hatte 49 Mio Fr., die N.O.B. 25 Mio Fr. und die S.C.B. 20 Mio Fr. zu streichen. (99) Es setzte nun eine Zeit strengster Beaufsichtigung durch den Bund ein.

Probiren geht über Studiren.



Da die Klage allgemein wurde, daß unsern Eisenbahnkörpern nicht die nöthige Aufmerksamkeit geschenkt wird und in Folge dessen leicht Entgleisungen, ja sogar schwere Unglücksfälle passiren konnten, so schlugen wir vor, daß vorn bei jeder Lokomotive einige Direktoren oder Verwaltungsräthe zu sitzen haben; dann werden die Geleise gewiß bald in Ordnung gebracht, wir garantiren!

4. Die Motive der Verstaatlichung

Unter Verstaatlichung versteht man die Herausnahme eines Wirtschaftszweiges oder eines einzelnen Unternehmens aus der Privatwirtschaft und die Ueberführung in Staatsbesitz. Begründet wird die Verstaatlichung mit der besonderen Bedeutung des Wirtschaftszweiges oder Betriebes für die Allgemeinheit. Für die schweizerischen Eisenbahnen bedeutet die Verstaatlichung die Uebernahme der bestehenden und noch zu erstellenden Linien samt Zubehör und Verwaltung durch den Bund gegen Entschädigung.

Juristisch und semantisch stehen die Begriffe nicht auf derselben Ebene. Der Begriff "Rückkauf" entstammt dem Privatrecht, d.h., die Partner stehen auf derselben Ebene und handeln durch gütliche Einigung einen Kaufpreis aus, der Kaufabschluss kommt in beidseitigem Einverständnis zustande. Die "Verstaatlichung" gehört in die Kategorie des öffentlichen Rechts, das Verhältnis ist ausgezeichnet durch Subordination eines Partners, d.h., der Staat kann durch einen Hoheitsakt die öffentlichen Bedürfnisse befriedigen (Expropriationsrecht). Der Begriff "Verstaatlichung" hat in der jüngeren Vergangenheit eine leicht negative Färbung bekommen, sehr oft wurde unter diesem Begriff entschädigungslos enteignet.

Es stellt sich die Frage, ob man bei Behandlung des vorliegenden Problems den Begriff "Rückkauf" oder "Verstaatlichung" gebrauchen soll. In der Literatur werden die Begriffe nicht konsequent auseinandergehalten. Es muss festgehalten werden, dass in der Schweiz während des hier behandelten Zeitabschnitts auch unter dem Begriff "Verstaatlichung" eine Erwerbung der Bahnen durch den Bund gegen Entschädigung verstanden wurde. Nach der Häufigkeit der Nennung der Ausdrücke in der Literatur kann folgende Sprachregelung getroffen werden: Bis Ende der achtziger Jahre wurde eine Diskussion um den "Rückkauf" der Bahnen geführt. Erst als sich der Bund durch Dekrete und Parlamentsbeschlüsse anschickte, die Bahnen zu erwerben, wurde über die "Verstaatlichung" diskutiert.

Die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens zeigt, dass das Privatbahngeschäft in der Schweiz nicht sehr florierende, und gerade in der

Unsicherheit, ob und wann der Rückkauf durchgeführt wird, ist eine Ursache zu suchen. Von dieser Unsicherheit profitierten vor allem die Börsenspekulanten, die je nach Wahrscheinlichkeit des Rückkaufs die Papiere steigen oder fallen liessen. Die Gesellschaften ihrerseits wussten nie, wann sie den Platz zu räumen hatten, diese Aussicht animierte kaum zu langfristigen Investitionen. Aus demselben Grund widersetzten sie sich auch Reformen, die neue Kapitalaufnahmen erfordert hätten. Auf diese Weise büssten die Vorteile des Privatbahnsystems wesentlich an Substanz ein. Von dem Moment an, als die Idee des Rückkaufs in der Schweiz richtig Fuss gefasst hatte, musste jederzeit mit einem solchen gerechnet werden. Nachdem verschiedene Versuche zur Reorganisation gescheitert waren, gab es kaum eine andere Alternative, als den Rückkauf einzuleiten.

Die Idee entspringt, so können wir ausmachen, zumindest zwei Motiven: einer ökonomischen und einer politischen Motivation.

4.1. Die ökonomischen Motive des Rückkaufs

Es liegt in der Natur der Sache, dass Einrichtungen von allgemeinem Interesse, die Monopolcharakter besitzen, mit Vorliebe in die Verwaltung des Staates übergeführt werden. Als Beispiel kann das Kommunikationsnetz (Post, Telephon, Strassen) dienen. Bei den Eisenbahnen liegt nun der Fall so, dass es keine Konkurrenz gibt (Parallelbahnen), ausserdem ist, etwa im Gegensatz zur Strasse oder zum Kanal, auch das Rollmaterial in den Händen der Gesellschaft. Wir könnten also sagen, die Eisenbahngesellschaften besitzen gewissermassen ein doppeltes Monopol. Im Interesse der Gesellschaft steht die Gewinnmaximierung. Ueberlässt man das Eisenbahnmonopol den Gesellschaften, staatliche Vorschriften vermögen meist wenig auszurichten, unterstellt man die Oeffentlichkeit dem Prinzip der Gewinnmaximierung. Dies ist die theoretische Grundlage dessen, was in den Darstellungen der Schweizer Geschichte bei Behandlung der Eisenbahnfrage mit "Volkszorn, Hass gegen die Gesellschaften", etc. beschrieben wird.

Hat der Unternehmer die Freiheit, dort zu investieren, wo Aussicht auf Gewinn besteht, wird er kaum unrentable Sekundärlinien erstellen. In Frankreich musste der Staat ein grosses Netz von Sekundärbahnen auf eigene Kosten erstellen lassen, das er nachher an Gesellschaften verpachtete, weil kein Unternehmer gefunden wurde, der das Risiko auf sich nehmen wollte. (Siehe S. 15) In der Schweiz lagen die Verhältnisse etwas anders, indem ein eigentliches Eisenbahnfieber ausbrach, es wurden überstürzt Linien erstellt, um der Konkurrenz zuvorzukommen, Die Kantone taten ein übriges hinzu, jedenfalls ist die Klage berechtigt, dass ohne Subventionen viele Linien (z.B. im Kanton Zürich) nie gebaut worden wären, was etliche Gesellschaften (z.B. N.O.B.) nicht an den Rand des Ruins gebracht hätte. (1)

Als praktische Erwägung zur Durchführung eines Rückkaufs mag auch die Tarifrage mitgespielt haben. Die Gesellschaften setzten ihre Tarife weitgehend auf Grund marktgeseztlicher Ueberlegungen an, nach dem Prinzip von Angebot und Nachfrage. Gerade hier erwartete man von der Bundesbahn eine einheitlichere Tarifgestaltung. Man erwartete ferner die Einführung von Kollektivbillets mit Ermässigung, Sonntagsbillets und Abonnements für Arbeiter (nach dem Beispiel der Jura-Simplon-Gesellschaft). Eine Bundesbahn wäre endlich im Stande, die Güter auf der billigsten Route zu transportieren. (Die Schweiz hatte die höchsten Frachttarife gegenüber Deutschland und Oesterreich) Die Zusammenfassung der Verwaltung erschien fast ausnahmslos in jedem Beitrag zur Diskussion um den Rückkauf. Dies war ein gewichtiges Argument, wenn man bedenkt, dass es in den neunziger Jahren in der Schweiz fünf grosse Eisenbahngesellschaften und 26 kleinere gab, die zumeist eine eigene Verwaltung besaßen, Verwaltungen, deren Hauptaufgaben darin bestand, mit den andern Verwaltungen abzurechnen. Der Bundesrat schätzte, dass ein Drittel des Verwaltungspersonals der fünf Hauptbahnen (880 Pers.) bei Einführung des Bundesbetriebs entbehrlich wären. (2) In den meisten europäischen Staaten hatte sich der Staat ein Recht zur Erwerbung der Eisenbahnen gesichert, dies, weil wohl erkannt wurde, dass die Eisenbahnen ein grosses

wirtschaftliches Hilfsmittel sind. Die umliegenden Staaten hatten zum grössten Teil das Heimfallsrecht, in einigen Ländern wurden die Privatgesellschaften bereits abgelöst, und da schien wohl auch in der Schweiz die Zeit reif, die Bahnen zu erwerben.

4.2. Die politischen Motive des Rückkaufs

Wir haben über den Monopolcharakter im ökonomischen Bereich gesprochen. In der Schweiz kam man allmählich zur Ueberzeugung, dass es eigentlich unvorsichtig war, den bedeutenden Faktor Eisenbahnen im Staat irgend welchen Leuten in Verwaltungsräten und Direktionen zu überlassen. Wie bereits bekannt ist, wurden vor allem während der zweiten Bauperiode bedeutende ausländische Geldmittel investiert. Die erste Bauperiode konnte noch grösstenteils mit inländischen Mitteln bewältigt werden. Es schien, als hätten die ausländischen Kreditoren mehr Vertrauen in die Zukunft. Sobald aber die Betriebsergebnisse magerer ausfielen, reklamierten sie zum Schutz ihrer Kapitalien ein Mitspracherecht und erhoben Anspruch auf leitende Stellungen. Eine andere Wirkung der Fremdmittel soll ebenfalls beleuchtet werden: Die ausländischen Geldgeber trachteten vermehrt nach einer raschen Gewinnrealisierung und in gleichem Masse sank das Verständnis für die Landesinteressen, kurz, es mangelte an Loyalität der Eidgenossenschaft gegenüber. In der Schweiz fürchtete man nicht so sehr das fremde Geld als viel mehr die politischen und diplomatischen Verbindungen, die diese Geldgeber herstellen konnten; man fürchtete die Multinationalen als Bedrohung des Nationalstaates. Diese Befürchtung erhielt ihre volle Berechtigung, als nach dem Entscheid des Bundesgerichtes (21. Jan. und 19. Juli 1899) - die N.O.B.- und S.C.B.-Aktionäre wurden nach dem Rechnungsgesetz von 1896 entschädigt - interessierte Kreise die Schweizer Papiere von der Berliner Börse aussperren wollten. Und gewisse deutsche Zeitungen unterstützten die Kapagne kräftig. (3)

Am 28. Juli 1895 wurde, um den Einfluss der ausländischen Aktionäre in geordnete Bahnen zu leiten, ein diesbezügliches Gesetz erlassen.

Im deutsch-französischen Krieg von 1870/71 zeigte sich die strategische Bedeutung der Eisenbahnen deutlich. Deshalb bereitete Preussen im Anschluss an den Krieg den Rückkauf vor und erwarb ab 1879 sukzessive alle Eisenbahnen. (4) Auch in der Schweiz konnte man sich der Idee Moltkes ("die Eisenbahnen sind das mächtigste Aktionsmittel des modernen Krieges") nicht entziehen. Man erkannte vor allem Schwierigkeiten im Kriegsfall, wenn die Direktionen durch den Generalstab ersetzt werden müssten; während eine fremde Armee bereits die Grenze überschritten hätte, würde man in der Schweiz immer noch Eisenbahnwagen zusammensuchen. Deshalb gab es für den Strategen nur eine konsequent richtige Lösung - Moltke hat den Gedanken formuliert - im Kriegsfall muss man über eine einzige Eisenbahnverwaltung verfügen können. Vom militärischen Standpunkt aus war also ein Rückkauf eigentlich nur zu wünschen.

Allerdings gab es auch politische Gegenströmungen. Normalerweise wurde mit der Etikette Zentralismus versehen, wovor man sich fürchtete: Eine Staatswirtschaft, in der der Staat zum Unternehmer wird und beispielsweise die ganze Zulieferindustrie zur Eisenbahn übernimmt.

Föderalisten wiederum fürchteten vor allem das Beamtenheer, das, dem Bunde verpflichtet, die Kantonalinteressen vernachlässige. Bundesrat Welti entkräftete auch dieses Argument: "Wem ist es denn je in den Sinn gekommen, hinter den harmlosen Briefträgern gefährliche politische Agenten zu erblicken?" (5)

Vor allem während der sechziger Jahre wurde mehrmals darauf hingewiesen, dass der Bund und die Kantone die grössten Nutzniesser der Eisenbahnen seien, sie zögen Gewinn aus dem Vorhandensein der Eisenbahnen, ohne diese Leistungen gebührend abzugelten. Es war naheliegend, dass nach den Subventionierungen während der grossen Eisenbahnkrise etwas geschehen musste.

5. Das Penetrationssystem Bundesrat Weltis

In diesem Kapitel sind die Versuche Bundesrat Weltis, die Bahnen auf nichtkonzessionsmässigem Weg an den Bund zu bringen, aufgezeichnet. Unter Penetration versteht man das Eindringen in die Aktiengesellschaften durch freihändigen Kauf eines Aktienpaketes, wobei diese Teilkäufe flankiert von entsprechenden Gesetzesänderungen zu Gunsten des Bundes zu einer Majorisierung der Generalversammlungen führen sollten. Unter diesem Gesichtspunkt ist auch die Ausserkraftsetzung der Stimmrechtsbeschränkung für den Bund - nach Gesetz durfte ein einzelner Eisenbahnaktionär an der Generalversammlung höchstens $\frac{1}{5}$ der anwesenden Stimmen vertreten - zu sehen. (S.101)

5.1. Der Anstoss zum nichtkonzessionsgemässen Rückkauf

Der Genfer Nationalrat Chenevière* schlug in einer Sitzung der nationalen Kommission zur Vorbereitung des Rückkaufs im Frühjahr 1883 vor, sämtliche Bahnen zurückzukaufen.

Er entwickelte folgenden Plan: Der Rückkauf der Zentralbahn wird konzessionsgemäss angekündigt, und die Bahn wird als erste zurückgekauft; dies weil das Projekt finanziell auf Erfolg angewiesen ist und ferner, weil man bei Nichtbenützung des Termins 20 Jahre warten muss. Der durchschnittliche Ertrag während der letzten 10 Jahre und die Erstellungskosten werden ermittelt. In der Folge garantiert der Bund den Betrag der Nettoergebnisse. Weil der Rückkauf bei den übrigen Bahnen vorzeitig erfolgt, wird die Hälfte der Einnahmen vermehrung als Entschädigung den Gesellschaften gutgeschrieben, die andere Hälfte fliesst in die Bundeskasse zwecks Betriebserneuerungen. Die Schulden des Bundes werden durch Annuitäten getilgt. Chenevière berechnete die jährliche Finanzlast des Bundes während 75 Jahren inkl. eines Zinses von 4% für ein Kapital von 100 Mio Fr. (Die Gesamtkosten stellten sich auch nach den im Zuge des Rechnungsgesetzes erfolgten Bereinigungen immer noch mindestens auf 550 Mio Fr.! der Verf.) auf 222 900.- Fr. Mit diesen Aufwendungen werden die Prioritätsaktien und Obligationen aufgekauft, und der Bund ist nach 75 Jahren Eigentümer (von Bahnen für 100 Mio Fr.). Um den politischen Gefahren der Zentralisation vorzubeugen, können die Bahnen des Bundes an eine Gesellschaft verpachtet werden. Damit wäre eine

glückliche Kombination geschaffen: Das Unternehmen verfolgt weiterhin eine kaufmännische Richtung, aber die fortwährenden Tarifreklamationen fallen nun weg. (1) Das Journal de Genève unterstützte diesen Plan und brachte die Idee der Annuitäten im Abstimmungskampf 1891 erneut, diesmal als die Meinung der Zeitung, ins Gespräch. In der Bundesversammlung blieb diese Möglichkeit der Erwerbung nicht unbeachtet, aber die Idee hatte doch zuwenig Durchschlagskraft. In der privatbahnfrendlichen Presse meinte man, nach der Zermürbungstaktik durch Massregelung der Gesellschaften folge nun der partielle Rückkauf. Damit gingen die Gesellschaften weiterhin einer unsicheren Zeit entgegen. (2)

1883 war man nicht auf den Rückkauf eingetreten. In den folgenden Jahren machten sich nun grosse Fusionsbestrebungen bemerkbar. In der Westschweiz bestanden 1883 zwei grosse Eisenbahngesellschaften, die Suisse-Occidentale und die Simplonbahn, die beide durch Fusionen zu stattlicher Grösse herangewachsen waren. 1889 fusionierten diese westschweizerischen Unternehmen mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn zur "Jura-Simplon-Bahn" unter allerdings beträchtlichen Kapitalverlusten von 54 Mio Fr. (3) Das westschweizerische Eisenbahnnetz der Jura-Simplon-Bahn war nun das grösste der Schweiz. Auch in der Ostschweiz wurden zwischen N.O.B. und V.S.B. über Fusionen bestimmter Strecken verhandelt; im Vorfeld des Zentralbahnhandels stellte man die Bestrebungen dann aber ein und nahm sie nicht wieder auf. (4)

1886 wurde die Frage um den Rückkauf erneut in den Ratssaal getragen. Nationalrat Joos lud mit seiner Motion vom 15. Juni 1886 den Bundesrat ein, zu prüfen, ob der Bund im Falle eines Verkaufes seitens einer Gesellschaft in der Lage wäre, das Angebot einer Prüfung zu unterziehen und den Ankauf der Bundesversammlung zu beantragen. Die Motion wurde vom Nationalrat abgelehnt. (5)

Eine andere hängige Angelegenheit, die Entscheidung über die Moratoriumslinien (6), zwang den Bundesrat zu einer Stellungnahme zur Frage um eine Bundesbahn. Nach dem Beschluss von 1877 hatte der Bundesrat nach 1885 zu entscheiden, ob die N.O.B. genügend erstarkt sei, um die sistierten Projekte auszuführen. (7)

5.2. Rudolf Arbenz⁺ über die Zuverlässigkeit des Aktienwertes

1887 trat Rudolf Arbenz⁺ mit seiner Schrift "Ist der Rückkauf der Eisenbahnen zur Zeit praktikabel und wünschenswert" (8) an die Öffentlichkeit. Er

ging dabei von der allzeit aktuellen Frage aus, ob der Rückkauf auf Grund der Konzessionsbestimmungen ohne finanziellen Schaden des Bundes vorgenommen werden könne. Der Autor kam dabei zum Schluss, dass mangels eines staatlich stipulierten Rückkauftermins nur ein Handel auf dem Wege der freien Verständigung abgeschlossen werden könne. Der fragwürdigste Punkt an einem solchen Geschäft, der Aktienwert, wurde vom Autor eingehend untersucht. Die Schrift sollte den Stand des Rückkaufs und das Vorgehen der Bundesbehörden transparent machen.

Wegen der vollen Aktionsfreiheit beider Verhandlungspartner gelte es, ein Kriterium für die Wertbemessung zu finden. Der Autor schlug drei Faktoren als Berechnungsgrundlage vor:

Faktor 1: Die Entschädigungsbestimmungen der Normalkonzession werden auf den aktuellen finanziellen Stand der Bahnen appliziert.

Faktor 2: Der normale Kurs der Aktien wird angemessen berücksichtigt.

Faktor 3: Die Verkehrsverhältnisse und Zukunftsprognosen werden in die Beurteilung einbezogen. (9)

Für den Faktor 1 ergab sich (Stand 1885) folgendes Resultat:

b. 16

Gesellsch.	Rückkauf nach Anlagekapital	Rückkauf nach Reineinnahmen	Rückkaufsumme	Obligat. Mio Fr.	PrioAktien Mio Fr.	Disponibler Rest Mio Fr.	Stammaktien Stück	Quote per Stammaktie**
S.O.S.	<u>176 Mio</u>	142 Mio	176 Mio	127	14	35	170 200	206 Fr.
J.B.L.	<u>68 Mio</u>	45 Mio	68 Mio	33	-	35	70 000	500 Fr.
S.C.B.	131 Mio	<u>142 Mio</u>	142 Mio	102	-	40	100 000	400 Fr.
N.O.B.	<u>171 Mio</u>	163 Mio	171 Mio	148	13,2	9,8	84 000	117 Fr.
V.S.B.	<u>73 Mio</u>	57 Mio	73 Mio	41,5	17,5	14	45 000	311 Fr.
G.B.	98 Mio*	<u>121 Mio</u>	121 Mio	91	-	30	68 000	441 Fr.

* Total 217 Mio, davon 119 Mio Subventionen = 98 Mio

** Abzüglich Spezialfonds (§ 27c der Normalkonzession) geht bei Uebernahme an die Gesellschaft.

S.O.S.	2 Mio	Abzug: 12.- Fr. pro Stammaktie	N.O.B.	7,25 Mio	Abzug: 86.- Fr. pro Stammaktie
J.B.L.	2,75 Mio	Abzug: 39.- Fr. pro Stammaktie	V.S.B.	4,5 Mio	Abzug: 100.- Fr. pro Stammaktie
S.C.B.	5 Mio	Abzug: 50.- Fr. pro Stammaktie	G.B.	2,5 Mio	Abzug: 38.- Fr. pro Stammaktie

Bemerkung: Die Bundesentschädigung berechnet sich nach folgendem Modus: Zuerst wird das Obligationen- und das Prioritätsaktien-Kapital abgezogen. Der verbleibende Rest bildet die den Stammaktionären zukommende Bundesentschädigung (= Liquidationsquote).

Die verfügbaren Mittel sind hier nicht einbezogen. Sie betragen pro Stammaktie für: S.O.S. 21.-; J.B.L. 43.-; S.C.B. 55.-; N.O.B. 90.- und 149.-; V.S.B. 11.-; G.B. 0.- Fr.

Nur die Gotthardbahn und die S.C.B. konnten also nach den durchschnittlichen Reineinnahmen der letzten 10 Jahre (kapitalisiert zu 4%) zurückgekauft werden.

Zur Problematik des Faktors 2, des Kursstandes der Aktien, meinte der Autor, der Aktienkurs als Wertmesser sei nicht unbestritten, man habe selbstverständlich von einem Durchschnittskurs aus der Zeit vor dem Bekanntwerden der Rückkaufsabsichten auszugehen. Weil die Bahnaktionäre letztlich über Annahme oder Verwerfung des Angebotes zu entscheiden hätten, müsste auf ihre Ideen in besonderem Masse eingegangen werden. Ueberdies könne der Aktienkurs zu Gunsten des Käufers aber auch zu Gunsten des Verkäufers ausfallen.

Der dritte Faktor, so schreibt Arbenz, könne kaum in Zahlen ausgedrückt werden, der privaten Anschauung und Interpretation öffne sich da ein weites Feld.

Wir stellen hier die Ergebnisse aus der Studie in Tabellenform dar.

Tab. 17 Wertermittlung der Eisenbahnen nach dem 3-Faktoren-Verfahren von Rudolf Arbenz* (11)			
Gesellsch.	Faktor 1* Quote pro Aktie	Faktor 2 Aktienkurs	Faktor 3 Zukunftsaussichten
S.O.S.	227.- Fr.*	115.- Fr.	Stammaktien weiterhin ertragslos. Rentabilitätsverbesserung nach Realisierung des Simplonprojekts. Eine Verwirklichung der Strecke Brig-Airolo würde grosse Nachteile bringen. GESAMTTENDENZ: Steigende Mehreinnahmen.
J.B.L.	543.- Fr.*	417.- Fr. (Okt. 1886)	Bei klarer, solider Finanzlage langsam steigende Rentabilität. Verwirklichung des Simplonprojektes bringt weder Vor- noch Nachteile. Brüniglinie: Zukünftige Rendite unbekannt. GESAMTTENDENZ: gleichbleibend.
S.C.B.	567.- Fr.*	510.- Fr. (Okt. 1886)	Hervorragende Stellung als Gotthardzubringer. Nach Verwirklichung des Simplonprojekts oder Splügenbahn Verkehrsrückgang wahrscheinlich. GESAMTTENDENZ: Vorläufig steigende Mehreinnahmen.
N.O.B.	356.- Fr.*	340.- Fr. (Okt. 1886)	Ablauf des Baumatoriums gefährdet Finanzen. Für Stammaktien Zinslosigkeit wahrscheinlich. Als Arlbergzubringer steigendes Verkehrsaufkommen. Splügenprojekt:günstig. GESAMTTENDENZ: Rasch steigende Mehreinnahmen.
V.S.B.	367.- Fr.*	460.- Fr. (Okt. 1886)	Durch Arlbergverkehr Weiterentwicklung. Splügenprojekt von grosser Bedeutung, da Zubringer. GESAMTTENDENZ: Schwach steigende Mehreinnahmen.
G.B.	412.- Fr.* (Teilquote)	490.- Fr. (Okt. 1886)	Splügen- und Simplonprojekt dem Verkehrszufluss abträglich. Cholera-Epidemie in Italien brachte Einnahmehausfall (Auslandabhängigkeit). GESAMTTENDENZ: 1884/85 Einnahmehausfall. Langsame Erholung.
* inkl. verfügbare Mittel und schwebende Schulden.			

Durch das Rechnungsgesetz wurde der Bund als Käufer in eine vorteilhaftere Stellung versetzt. So mussten die Gesellschaften N.O.B., S.C.B., V.S.B. und G.B. im Jahr 1885 an Amortisationen 1,9 Mio Fr. bezahlen. Durch klare Definitionen konnte man endlich die Reinerträge als Rechnungsgrundlage verwenden. Arbenz verglich nun die Liquidationsquoten mit den Aktienkursen und kam zum Schluss, dass die vier oben genannten Gesellschaften auf Grund der Reinertragnisse zurückgekauft werden sollten, während für S.O.S. und J.B.L. ein Preis, der zwischen Anlagekosten und dem Reinertragspreis liegt, ausgehandelt werden muss, weil die Liquidationsquote pro Aktie vom Aktienkurs etwas weit entfernt liegt. (L-Quote: 227.-, resp. 543.-; Kurs: 115.-, resp. 417.-Fr.) (12)

Fazit der Untersuchung: Der Bund sollte entweder den Rückkauf sämtlicher Bahnen in sein Programm aufnehmen und auf dem Wege der Vereinbarung die Geschäfte tätigen, oder aber, er wartet den nächsten Rückkaufstermin ab und lässt sich die Gelegenheit der günstigen Kapitalbeschaffung (1886 war der Diskontsatz niedrig, d.h. der Kreditmarkt aufnahmefähig) entgehen. Mit der hilfesuchenden Nordostbahn sollte also der Anfang gemacht werden, um im nationalen Interesse einen rationelleren Bundesbahnbetrieb in die Wege zu leiten. (13)

Die kritische Frage zum Vorschlag Arbenz muss gestellt werden, wie ein Aktienkurs vor der Bekanntgabe des Rückkaufes ermittelt werden soll, wenn mit der N.O.B. begonnen wird und beispielsweise nach zehn Jahren auch noch mit der V.S.B. Verhandlungen geführt werden sollten. Nach dem Vorschlag müsste dann ein Aktienkurs zu Grunde gelegt werden, der 10 Jahre zurückliegt. Dies ist der fragwürdigste Punkt des ganzen Vorschlags, wenn man weiss, wie empfindlich die Börse auf wirtschaftliche Veränderungen innert Kürze reagiert. Allerdings wählte Bundesrat Welti dann auch den Weg, über die Wertpapiere in den Besitz der Bahnen zu kommen, bald erkannte man jedoch, dass dies ein wenig taugliches Vorgehen war.

5.3. Die Frage des Aktienkaufs der Nordostbahn und der Jura-Simplon-Bahn

Bereits in den Nationalratsdebatten von 1883 hatte sich eine rückkaufsfreundliche Tendenz abgezeichnet. Bundesrat Welti erkannte bald, dass er die Aufgabe hatte, die schweizerischen Eisenbahnen dem Ausland gegenüber konkurrenzfähig zu erhalten. In der Nachbarschaft kamen gewisse Staaten durch das stipulierte Heimfallsrecht unentgeltlich in den Besitz der Bahnen und konnten ihre Finanzmittel vermehrt zum Ausbau der Transitlinien verwenden.

Anfänglich wollte Bundesrat Welti die Bundesbahn auf dem Weg des Aktienkaufs verwirklichen. (14) Bei der Entscheidung über die Moratoriumslinien vertrat der Bundesrat die Ansicht, dass diese Strecken nur durch Beihilfe des Bundes erstellt werden könnten und deshalb ein Teilrückkauf des Aktienkapitals der N.O.B. ins Auge gefasst werden sollte. Der Plan indes war, 51% des Aktienkapitals zu erwerben und die Gesellschaft dann durch Aktionärsbeschluss an den Bund zu bringen. Man fragte deshalb bei der N.O.B. an, und diese erklärte sich zu Verhandlungen, die am 3. November 1886 aufgenommen wurden, bereit. Während eines Jahres gingen in der Presse infolge des Informationsvakuaums die wildesten Gerüchte um. Klarheit herrschte erst, als Bundesrat Welti in der Wintersession 1887 Auskunft gab. Am 1. Dezember 1886 erklärte die N.O.B. dem Bundesrat, die Kreditanstalt hätte sich bereit erklärt, sämtliche Anleihen der N.O.B. (84 Mio Fr.) zur Konversion zu bringen. Dadurch wurde die Zinslast der Gesellschaft um 500 000.-Fr. verringert, der Preis dementsprechend erhöht. Mitte Mai 1887 beschloss die N.O.B. die Konversion. Als sich der Bundesrat im Juli mit der Moratoriumsfrage beschäftigte, erkannte er, dass die Baukosten von 34 - 38 Mio Fr. und der jährliche Betriebsausfall von 2,5 Mio Fr. der N.O.B. dividendenlose Jahre bereiten würden. Mitte November 1887 trat dann der Grossaktionär Fierz-Landis mit dem Angebot an den Bundesrat heran, die Mehrheit der N.O.B. Aktien dem Eisenbahndepartement zu verkaufen. (600.-Fr. für eine Prioritätsaktie und 500.-Fr. für eine Stammaktie) Welti meinte in Beantwortung der Interpellation Curti, mit der das lange Schweigen gebrochen wurde, es sei empörend,

dass sich soviele Aktien in der Hand einiger Weniger befänden, aber bei der S.C.B. und der Gotthardbahn seien ähnliche Zustände anzutreffen. Dieser Zustand könnte leicht politische Züge annehmen. (15)

Zur Zeit der Verhandlungen mit der N.O.B. und mit Fierz-Landis erfuhren die Eisenbahnpapiere eine unerwartete Hausse. Von gewisser Seite bezichtigte man Bundesrat Welti des "Wilsonismus". Dieses Gerücht konnte sich längere Zeit halten, weil Weltis Sohn Mitglied des Verwaltungsrates der Schweizerischen Kreditanstalt war. - Wilson, eine Spielernatur und später eifriger Politiker, war Schwiegersohn des Präsidenten der französischen Republik, Grevy. Wegen dunkler Machenschaften wurde der junge Advokat jurassischer Herkunft wegen Betrug angeklagt, dann aber unerwartet freigesprochen. (16) - "Der Kapitalist", Organ der allgemeinen Kreditbank Basel, verbreitete das Gerücht, Bundesrat Welti sei am Haussekonsortium beteiligt, und von unbekannter Seite wurde ein diesbezügliches Flugblatt publiziert. Bundesrat Welti leitete darauf gerichtliche Schritte ein, um diese Angriffe abzuwehren. (17)

Der Bundesrat wollte zur Förderung der Nordostbahn-Angelegenheit - pendente waren sowohl eine Entscheidung der N.O.B.-Direktion gegenüber als auch in Sachen Fierz-Landis - eine Kommission einsetzen, drang aber mit diesem Antrag nicht durch, was allgemein überraschte.

Im Herbst 1887 machte der Bundesrat der N.O.B. das Angebot, die Obligationen *al pari* in 3½ %ige eidgenössische Obligationen umzuwandeln, die Prioritätsaktie zu 600.- Fr. und die Stammaktie zu 500.- Fr. zu übernehmen. Das Obligationenkapital, so wurde im diesbezüglichen Vertragsentwurf vom 18. Januar 1888 festgehalten, sollte innerhalb von 70 Jahren amortisiert werden. Die Generalversammlung der N.O.B. nahm am 25. Februar 1888 das Angebot unter bestimmten Bedingungen mit 4876 gegen 875 Stimmen an. Diese Bedingungen, Aufhebung der Dividendensperre innerhalb von 14 Tagen, Liquidation auf Kosten des Bundes, wobei die N.O.B. die Liquidation frei bestimmen können sollte, konnten vom Bundesrat nicht akzeptiert werden. Einigen Mitgliedern der Landesregierung schien inzwischen der vor einem halben Jahr gebotene Kaufpreis doch etwas zu hoch,

und so liess man, weil die Aktionäre an ihren Zusatzbedingungen festhielten, den Handel fallen. (18)

Es gab aber auch politische Gründe, auf den Handel zu verzichten. Hätte nämlich das Volk zu diesem nicht in allen Teilen überzeugenden Handel sein Nein gegeben, wäre ein Rückkauf für Jahre aufgeschoben worden. So war es wohl politische Klugheit, nur ein solches Projekt dem Volke vorzulegen, das für den Rückkauf bahnbrechend wirkte. Für die N.O.B.-Aktionäre bot der Handel freilich gute Zukunftsaussichten, im Jahre 1887 war bloss eine Durchschnittsdividende von 2,83 % ausbezahlt worden, 1888 waren es dann 4,78 %. Aus vorwiegend politischer Vorsicht liess der Bundesrat den ersten Rückkaufsversuch scheitern.

Anlässlich der Fusion der westschweizerischen Eisenbahnen mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn zur Jura-Simplon-Bahn (J.S.) hatte der Bund Gelegenheit, erneut einzugreifen. In manchen Beiträgen zur Diskussion um den Rückkauf war hervorgehoben worden, dass Fusionen einer Verstaatlichung zuwiderlaufen. Die Fusion von 1889 schien den Bundesbehörden sehr bedeutend, denn durch die Verträge vom 16. August /11./12. Oktober 1889 wurde der Einfluss der beteiligten Kantone ganz besonders zur Geltung gebracht. Der Kanton Bern, der die Jura-Bern-Luzern-Bahn gefördert hatte, war zugleich der grösste Aktionär dieser Unternehmung. Durch die Fusion fanden sich nun gleiche Interessenten zusammen: Die Kantone Waadt, Wallis und Freiburg erhofften sich von Bern tatkräftige Unterstützung im Kampfe um den westlichen Alpendurchstich. Die vier Kantone repräsentierten eine Einwohnerschaft von ca. 1 Mio Seelen; der Bundesrat erkannte, dass diese Eisenbahn-Bundesgenossenschaft - der Simplon war bei der Gotthard-Subvention versprochen worden - einen erheblichen Einfluss auf die Eisenbahnpolitik ausüben konnte. Die Kantone besaßen zusammen 77 000 Aktien (1889) und im Verwaltungsrat sassen 19 Kantonsvertreter bei insgesamt 50 - 60 Verwaltungsräten. Sollte diese Fusion nicht direkt zu einer Verstaatlichung hinlenken, führte sie vom Ziel des Bundesrates ab und stärkte unerwünschtermassen die Kantonalinteressen auf Kosten des Bundes. Um dieser Gefahr der regionalpolitischen Interessenvertretung entgegenzutreten, setzte der Bund bei Genehmigung der Fusion

für alle Linien als einheitlichen Rückkaufstermin den 1. Mai 1903 fest. (Beschluss vom 9. Dezember 1889) (19)

Für das Netz bestanden 27 Konzessionen. Der Bund wollte aber nicht die rentablen Linien nach dem Ertrag und die defizitären Linien nach dem Anlagewert zurückkaufen, deshalb wurde festgelegt, dass das Netz nur als unteilbares Ganzes an den Bund veräussert werden könne. Ausserdem räumte sich der Bund das Recht ein, den Simplon jederzeit in Angriff nehmen zu können und dann die Abtretung des ganzen Netzes auch vor 1903 nach nur einjähriger Kündigung jederzeit verlangen zu können.

Dieses Beispiel zeigt deutlich, dass der Bund gewillt war, sich eine bedeutende Stellung bei den Gesellschaften zu sichern.

Zusätzlich wurde nun noch in Anwendung des Art. 6 des Rechnungsgesetzes von 1883 (20) das Aktienstimmrecht des Bundes erweitert. Er besass nun dieselben Stimmrechte wie die Kantone, nämlich für jede Aktie eine Stimme, während ein Aktionär nach Art. 640, Abs. 2 des Obligationenrechts (21) maximal über einen Fünftel der anwesenden Stimmen verfügen durfte.

Als der Kanton Bern dem Bund mit Vertrag vom 19. Mai 1890 30 000 Prioritätsaktien anbot, nahm dieser an. Der Ankauf erfolgte zum Preis von 600.- Fr. pro Aktie (500.-). Es wurden 3%ige Obligationen zum Kurs von 90% (=540.- Fr.) herausgegeben. Pro Obligation rechnete man mit einem Ertrag von 22.50 Fr. von denen man 20.- Fr. als Zins zu bezahlen hatte. Aus den Ueberschüssen (2.50 Fr. pro Obligation) wollte man einen Eisenbahnfonds äufnen, dessen Verwendung von der Bundesversammlung zu bestimmen war. Die Bundesversammlung ratifizierte den Vertrag am 27. Juni 1890 und ermächtigte den Bundesrat zu weiteren Käufen. Innerhalb von zwei Jahren gelang es weitere 47 090 Aktien aufzukaufen, allerdings lag das Ziel, einen Drittel der 344 000 Aktien zu erwerben, noch weit entfernt. Die erwarteten Dividenden stellten sich dann allerdings nicht ein: Statt Fr. 22.50 wurden 1891 Fr. 12.-, 1892 Fr. 7.50 und 1893 Fr. 20.- ausbezahlt. (22) Der Eisenbahnfonds wurde innerhalb von 6 Jahren mit 800 000 Fr. Mehrausgaben belastet, man kann sagen, dass diese Operation sich schon während der Entwicklung als Fehlschlag erwies. Nach 1891 wurde die Aktien-

erwerbung sistiert und damit das System der Penetration fallengelassen. Es hatte sich gezeigt, dass es viel zu lange gedauert hätte, bis der Bund bei allen Gesellschaften über die Mehrheit der Stimmen in den Aktiönärsversammlungen verfügt hätte.

Dem Bund war vor Genehmigung der Fusion die gänzliche Uebernahme der westschweizerischen Eisenbahngesellschaften angeboten worden. Er hätte sich zwar verpflichten müssen, den Simplondurchstich sofort in Angriff zu nehmen. Das Angebot bestand aus 104 000 Prioritätsaktien zu 500.- Fr. und 170 000 alten Stammaktien zu 250.- Fr. (Total 94,5 Mio Fr., vgl. Tab. 17 auf S. 96) Nach dem Verlauf der ausbezahlten Dividenden wäre dem Bund gleichwohl ein erheblicher Verlust erwachsen. Es hatte sich im nachhinein als vorteilhaft erwiesen, auf dieses Angebot nicht einzutreten. (23)

5.4. Fusion und Bundessubvention (Ammann-Spiller)⁺

Im Januar 1888 hielt G. Ammann-Spiller⁺ vor der Kaufmännischen Gesellschaft Zürich einen Vortrag über die Verstaatlichung: (24) Die richtige Lösung der Eisenbahnfrage, Staats- oder Privatbahnsystem, ist ein Problem der Zweckmässigkeit, deshalb muss die Frage für jedes Land separat abgeklärt werden. In den umliegenden Staaten lautet das Urteil zu Gunsten der Staatsbahn, woraus geschlossen werden kann, dass dieser auch die Zukunft gehört. Die Prüfung des Staatsbahnsystems hat von zwei Kriterien auszugehen, dem volkswirtschaftlichen Produktionsinteresse einerseits und dem sozialpolitischen Interesse andererseits. (Es ist hier der Begriff Privatinteresse und Gemeinnutzen, wie er von anderen Autoren bezeichnet wurde (z.B. Dietler), angesprochen.) Ammann führte aus, dass vor allem der zweite Gesichtspunkt zu Gunsten der Staatseisenbahn spreche.

Dieser Diskussionspunkt taucht seit Beginn der Diskussion um eine Bundesbahn immer und immer wieder auf. In diesem Zusammenhang muss einmal darauf hingewiesen werden, dass dieses "sozialpolitische Interesse" von den Regionen zuerst (um 1860) als Anschluss an die Verkehrsströme verstanden wurde. Es scheint, als hätte dieser Begriff innerhalb von 30 Jahren eine

Bedeutungsänderung erfahren. Um 1890 fasste man darunter Tarife, Reklamationenwesen, Betriebsergebnisse, etc. zusammen. Man dürfte also annehmen, dass mit "sozialpolitischen Interessen" vor allem billige und publikumsfreundliche Eisenbahnen gemeint waren. Diese Interessen der Allgemeinheit konnte nur ein Gemeinwesen, der Bund, verwirklichen. Es fällt auf, dass auch an die zukünftige Bundesbahn beträchtliche Erschliessungshoffnungen gestellt wurden, so koppelte man das Simplon- und das Splügenprojekt sehr eng an die Uebernahme der Bahnen durch den Bund. Deshalb müssen hier zwei Begriffe eingeführt werden, der geographische Standort (Verkehrszentrum oder Peripherie) und der Entwicklungsstand der Verkehrswege, die den Inhalt des Ausdrucks "sozialpolitisches Interesse" (auch mit Gemeinnutzen umschrieben) bestimmen. Um 1890 herum war das Verkehrszentrum (z.B. Zürich) mit Eisenbahnlinien genügend versorgt. Es wollte vor allem billigere Tarife und bequemere Verkehrsverbindungen, während die Peripherie-Kantone immer noch auf ihre Transitlinien, zum Teil auch auf die Anschlüsse ans Netz der Normalbahnen, warteten. Die Diskussion um den Rückkauf der Eisenbahnen wurde im Zentrum besonders laut geführt, dies ist vor allem dem Umstand zuzuschreiben, dass es über die notwendigen Medien verfügte. Um sich auch in den Regionen der Peripherie eine Gefolgschaft zu sichern, koppelte man die Wünsche nach einer billigen Staatsbahn mit den Hoffnungen auf die Transitlinien in West und Ost. Die Verwirklichung des einen Postulats schliesst das andere Postulat zwar weitgehend aus, dennoch wurden diese hohen Erwartungen an den Bund gestellt, weil man sie von keiner andern Seite mehr erfüllen konnte. Tatsächlich war es nur auf die Initiative und den Druck des Eisenbahndepartementes zurückzuführen, dass in den achtziger Jahren endlich Nachtzüge und ein Wagenverband eingeführt wurden.

Ammann meint, dass die Summe der materiellen Interessen, welche das Eisenbahnwesen in sich vereinigt, zu gross sei, als dass man diese Institution der Privatwirtschaft überlassen könne. Die Verstaatlichung sei wegen der ökonomischen und sozialen Aufgaben der Eisenbahnen für die Schweiz besonders wünschbar. Alpenbahnen, Verwaltung, Haftpflichtfragen und Tarife liessen es geraten erscheinen, die Bahnen dem Bund zu über-

antworten. Die freie Konkurrenz der Eisenbahnen führe zu einer Teilung des Verkehrs und in einer späteren Phase zur Kartellbildung ("eine Art Fusion"), die die Wohltaten des Konkurrenzsystems zum Verschwinden bringe. (25) Den Gefahren des Machtzuwachses des Bundes durch die Bundesbahn sollte durch geeignete Massnahmen, vorab Dezentralisation, begegnet werden. Der Rückkauf sollte in einem Rahmen durchgeführt werden, der eine annehmbare Verzinsung und allmähliche Amortisation gestatte, jedenfalls aber so, dass keine Tarifaufschläge in Kauf genommen werden müssten. Für den Fall, dass ein Rückkauf nicht genehm wäre, sollte eine Fusion, vor allem V.S.B./N.O.B. angestrebt werden, wobei der Bund durch Zinsengarantie die Vereinigung fördern könnte, um dadurch günstige Rückkaufsbedingungen zu erwirken. Nach Ammanns Vorstellungen sollte der Bund der Eisenbahnvereinigung während 25 Jahren Beihilfe leisten, dafür sollte der Ablösungspreis beträchtlich ermässigt werden. Für diese Eisenbahnvereinigung sah er in seiner Replik die N.O.B., die Jura-Bern-Luzern-Bahn und eventuell die V.S.B. vor. Mit dieser Gemeinschaft sollte während 10 - 15 Jahren Erfahrungen gesammelt werden, und auf Grund dieser sollten erst weitere Unternehmen einbezogen werden. Als von entscheidender Bedeutung erachtete der Referent die Entwicklung der Transitlinien im angrenzenden Ausland. Um mit dieser Entwicklung Schritt halten zu können, sollte der Rückkauf eher heute als morgen in die Wege geleitet werden. (26) In der an das Referat anschliessenden Diskussion wurden vor allem finanzielle Bedenken geäussert, so schien es einigen Zuhörern unverständlich, dass sich das Staatswesen mit einer Milliarde Franken verschulden sollte, wobei erst noch ausländische Geldgeber die Hauptgläubiger wären. (27)

5.5. Tallichets⁺ Kritik an Weltis Penetrationssystem

In seinen Beiträgen zum Rückkauf der Eisenbahnen (28) macht Tallichet⁺ auf die Problematik der Zusammenhänge zwischen Tarifpolitik und landwirtschaftlichem und industriellem Absatz aufmerksam. Einen grossen Teil des wirtschaftlichen Malaises lastet er der Tarifpolitik der Eisenbahnen an. Durch die gegenseitige Konkurrenzierung seien die Transitfrachttarife im grenznahen Ausland extrem tief angesetzt worden, wodurch das Ausland seine Produkte in der Schweiz zu weit niedrigeren Preisen vermarkten könne als die einheimischen Produktionsbetriebe. (29)

Tallichet setzt sich hier mit einem Problem auseinander, das uns im Zusammenhang mit der Eisenbahnkrise schon begegnet ist. Durch den Ausbau der Kommunikationsmittel werden die Wirtschaftsräume einander näher gebracht, womit Interdependenzen viel stärker zu spielen beginnen. Krisen greifen beispielsweise auf andere Wirtschaftsräume über, lokale Krisen können kontinentale Auswirkungen haben. Tallichet⁺ weist den Eisenbahnen diejenige Rolle zu, die normalerweise durch die Zollpolitik wahrgenommen wird. Er stösst sich an den ungleichen Tarifansätzen und ist sich natürlich bewusst, dass Protektionismus in der Zollpolitik im Ausland sofort nach Gegenmassnahmen ruft.

Die schweizerische Landwirtschaft und Industrie finanzierten nach Ansicht Tallichets die Eisenbahnen, während diese Verkehrsunternehmen zum Teil ausländischen Geldgebern auf Gedeih und Verderb ausgeliefert wären. Durch die Unsicherheit, die der Bund mit seinen Rückkaufsabsichten geschaffen habe, sei nun auch jede Initiative der Administrationen bloss noch auf kurzfristige Ziele ausgerichtet. Eine Betriebsunifikation unter einer Verwaltung könnte bei finanziellen Einsparungen dem ausländischen Einfluss entschiedener entgegentreten, als es den Gesellschaften gegenwärtig möglich sei. (30) Das Penetrationssystem Bundesrat Weltis sei auch bloss eine Nachahmung des preussischen Systems. Die Regierung habe dort eine einzelne Linie aufgekauft, sie dann mit einzelnen Privilegien bedacht und auf diese Weise die anderen Gesellschaften konkurrenziert, wobei der Staat sich um die Rendite nicht zu kümmern

brauchte. Durch dieses Vorgehen wurden die Privatbahnen in ein schlechtes Licht gerückt, da das Publikum natürlich immerzu Vergleiche angestellt habe. Bei dieser Taktik seien die Aktionäre schliesslich froh, wenn sie vom Staat ein Rückkaufsangebot erhielten. In Preussen sei dieses System wegen militärischer und strategischer Notwendigkeiten gewählt worden, wobei die finanziellen Auswirkungen nur eine sekundäre Bedeutung gehabt hätten. Deshalb könne dieses System keinesfalls auf die Schweiz angewendet werden, eine erste Massnahme sollte darum auch die Ersetzung Bundesrat Weltis durch einen anderen Mann sein, wobei ein Wirtschaftswissenschaftler zu bevorzugen wäre. (31) Ein Rückkauf sollte überhaupt nur durchgeführt werden, wenn sich keine andere Lösung finden liesse, dies vor allem aus finanziellen Ueberlegungen heraus, der Bund würde sich nämlich eine jährliche Zinslast von mindestens 35 Mio Fr. (bei $3\frac{1}{2}\%$ Zinsfuss) aufbürden. Die damit verbundene Auslandsabhängigkeit, der man sich mit einem Rückkauf verschriebe, könnte die Handlungsfreiheit im Kriegsfall erheblich schmälern.

Ein sukzessiver Rückkauf stürze das Land in eine grosse wirtschaftliche Krise, weil durch die lange Dauer der Operation ein verschärfter Wettbewerb zwischen ungleichen Unternehmern geführt würde. Eine weitere Gefahr sei in der Verpolitisierung der Staatsbahn zu erblicken; bald könnte diese zu Wahlversprechungen dienen, wie durch Ankündigung von Tarifsenkungen, Erhöhung der Zugsdichte, etc. Darüber hinaus wären in der Verwaltung etliche einflussreiche Posten zu besetzen. (32) Die bisherigen Berechnungen für den Rückkauf werden von Tallichet als unseriös qualifiziert, entweder bezahle der Bund zuviel oder zuwenig. Nur eine Betriebsgemeinschaft könne gültige Resultate liefern, weil damit endlich ein echter Vergleich möglich werde.

Tallichet⁺ schlug vor, Bund und Kantone sollten sich als Aktionäre an den Gesellschaften beteiligen und von dieser Position aus die Eisenbahnfrage zu lösen versuchen, dies sei ein viel tauglicheres Mittel als Subventionen à fonds perdu auszurichten und daneben zu dekretieren. Dabei sollten Splügen- und Simplon-Linie gleich in Angriff genommen werden. (Einmal mehr treffen wir hier die Verknüpfung von (Teil-) Rückkauf und Alpen-

bahnfrage an; der Verf.). Die staatlichen Gelder sollten für Tarifsenkungen, Alpenbahnen und als Reserve für projektierte Linien verwendet werden. Auf diese Weise käme die Betriebsgemeinschaft ohne dekretierenden Aufsichtsbehörde aus, vielmehr wären Staat und Gesellschaft gemeinsam bestrebt, einerseits die finanzielle Entwicklung in gesunde Bahnen zu lenken, andererseits auch die staatliche Wohlfahrt zu fördern. Die Aktionäre erhielten für ihr Kapital endlich mehr Sicherheit, die Investitionen würden nicht mehr durch den befürchteten Rückkauf nur zurückhaltend getätigt. Für die Kantone ergäbe sich der Vorteil, dass sie weiterhin Eisenbahnlinien, die für sie von Interesse sind, fördern könnten. Für den Bund resultierte ein direkter Einfluss, ohne sich die Aufgaben einer Administration und die finanziellen Lasten aufzuladen. (33)

Im Mittelpunkt des Vorschlags steht aber doch die Forderung nach Alpenpassagen im Westen und im Osten der Schweiz, ein Postulat, das Tallichet schon 1870 (34) gestellt hatte. Nur mit Erstellung dieser beiden Alpenübergänge könne das Ungleichgewicht zu Gunsten des Gotthards wieder ausgeglichen werden. Abgesehen davon würden diese Linien der bestehenden Nord-Süd-Verbindung keine Konkurrenz machen, der Simplon nähme den Transitverkehr England - Italien auf, der Splügen stellte eine Verbindung zwischen Deutschland und Venetien her. (35)

Im 15. Kapitel seiner Abhandlung stellt der Autor ein konkretes Vorgehen dar, es ist die Beschreibung von Vanderbilts Geschäftspolitik. Bestechend schien Tallichet vor allem die kurze Zeitspanne ("un laps de temps qui n'excède pas de beaucoup les vingt années que nous venons de perdre" (36)), in der der Eisenbahnkönig mit kleinstem Anfangskapital sein Imperium verwirklicht hatte. Vanderbilt hatte zuerst eine kleine Linie erworben, diese nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sorgfältig verwaltet und dem Publikum Vorteile gegenüber anderen Linien offeriert. Durch Fusionen dieser Stammlinie mit anderen Linien, durch käufliche Erwerbung und Erstellung neuer Strecken wurde unter einer einzigen Administration ein weites Netz von grosser wirtschaftlicher Bedeutung aufgebaut. Dabei war Vanderbilt nicht einmal Besitzer des ganzen

Netzes, die assoziierten Gesellschaften partizipierten am Gewinn, aber sie waren soweit abhängig, dass sie allein gegen den Eisenbahngiganten nicht aufkommen konnten. - Für die Schweiz wünschte Tallichet dasselbe System von dem er sich gleichen Erfolg versprach, er vermisste in schweizerischen Eisenbahnkreisen einen "Vanderbilt", der der Eidgenossenschaft geben könnte, was Vanderbilt den USA gegeben hatte. (37)

- Zum Vorschlag Tallichets wäre zu bemerken, dass Vanderbilts Expansion mitten in eine Phase des Industriewachstums fiel, die Schweiz hingegen litt immer noch an den Nachwirkungen der Depression der siebziger Jahre und erholte sich nur langsam (1880/85 Agrarkrise). (38) Tallichet hätte vor Präsentation seines Vorschlags auf Grund eines Vergleichs der amerikanischen und der schweizerischen Verhältnisse nachweisen müssen, dass ein gleiches Vorgehen in der Schweiz zu einem ähnlichen Resultat geführt hätte. Der Vorschlag trägt auch Züge eines schon 1849 diskutierten Systems. Geigy hatte in seinem Separatbericht eine gemischte Beteiligung von Staat und Privatwirtschaft vorgeschlagen, um Initiative und Wohlfahrt im Eisenbahnwesen zu vereinigen. (Siehe dazu S. 6, Anm. 13) Allerdings sollten bei Geigy die Partner gleichberechtigt sein, während Tallichet eher eine Unterwanderung der privatwirtschaftlich geführten Eisenbahnunternehmungen anstrebte. -

Zu den ersten Rückkaufsversuchen des Bundes, N.O.B. und Jura-Simplon-Bahn, nahm Tallichet Stellung. (39) Die gescheiterten Verhandlungen mit der N.O.B. bedauerte er ausserordentlich, räumte dann aber doch ein, dass die Politik vom Bund mehr Anstrengungen auf dem Sektor Landesverteidigung erfordere. Es wäre unklug, die Schweiz durch den Kauf der Eisenbahnen zu verschulden und dabei die Landesverteidigung zu vernachlässigen. (40) Am Vorbild des Kantons Bern in der Angelegenheit der Fusion Suisse Occidentale et Simplon mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn wollte er das Vorgehen des Bundes orientiert sehen. Während der Kanton Waadt fast 12 Mio Fr. à fonds perdu in die Eisenbahnunternehmungen hineingesteckt hatte, war die Mitsprache des Kantons Bern durch die Aktienbeteiligung gesichert, und durch die Fusion wuchs der Einflussbereich des Kantons natürlich beträchtlich. Nach diesem bernischen Vorbild sollte der Bund den Rückkauf an die

Hand nehmen, mit der Realisierung des Simplonprojekts könnte der Bund gleich auf Aktionärsesebene einsteigen. (41) - Tallichet bescheinigte Vanderbild besonderes Glück in seinen Operationen, und auch die bernische Eisenbahnpolitik hielt er für glückhaft. Der Bund hätte also bei Befolgung von Tallichets Plänen auch eben dieses Glückes bedurft, hätte seine Politik erfolgreich enden sollen. -

Nach Tallichets⁴ Auffassung sollte die Bundesbeteiligung an den einzelnen Unternehmen und die Betriebsunifikation vor allem den Zweck haben, die Eisenbahnen dem ausländischen Einfluss zu entziehen. Von einer Verwaltung, die die gesamten Verkehrsinteressen eines Landes nach aussen zu vertreten hatte, versprach man sich mehr Erfolg als von Verhandlungen jeder einzelnen Gesellschaft mit ihren Geldgebern. Die Betriebsunifikation sollte schliesslich die Basis zur Fusion ergeben: Die Gesellschaften erhalten gleiche finanzielle Verhältnisse und fusionieren auf der Basis ähnlicher Gegebenheiten. Mit diesem Instrument könnte die Schweiz zur Drehscheibe des europäischen Verkehrs werden. Ausser einem wirtschaftlichen Aufschwung, einer Belebung des Handels und ungeahnten Möglichkeiten für das Bankenwesen, brächte diese Politik auch eine bedeutende Stärkung der Schweiz in Europa mit sich: Die Schweiz besässe ein wesentliches Instrument zur Steuerung der Prosperität, der Handelsbeziehungen und damit in Kriegs- und Friedenszeiten der internationalen Beziehungen. (42)

Die Erwerbung der Eisenbahnen sollte also nicht Selbstzweck, eine neue Einnahmequelle für den Bund, sein, sondern sie sollte Mittel zum Zweck einer leistungsfähigen Volkswirtschaft sein. Es ist dies ein Gedanke, der von den Befürwortern der Bundesbahn - die Privatbahnanhänger haben nie versäumt auf den grossen volkswirtschaftlichen Nutzen ihres Systems hinzuweisen - nicht in Erwägung gezogen wurde. Vielmehr stand immer die Frage im Vordergrund, ob eine Bundesbahn auch selbsttragend finanziert werden könnte.

5.6. Georg Stoll[†]: Zur Ehrenrettung des Privatbahnsystems

Der ehemalige Direktor der Nordostbahngesellschaft, der bereits 1862 Stämpfli's Berechnungen widerlegt hatte, wies in seiner Broschüre (43) auf die Vorteile hin, die das Privatbahn-System der Schweiz gebracht hatte.

Bei dieser Gelegenheit kann auf die versöhnliche Beurteilung des Stämpfli-Projektes durch Stoll[†] im Jahre 1888 hingewiesen werden (Siehe dazu S. 32 ff): "Der Finanzplan, mit dem der Vorschlag begleitet wurde, war ein wohl durchdachter und würde an und für sich in der Ausführung keinen besondern Schwierigkeiten begegnet sein. Der Ankauftspreis, welcher den einzelnen Gesellschaften für ihre Aktien geboten wurde, war derart, dass vom finanziellen Standpunkt aus keine einzige derselben Ursache gehabt hätte, die Offerte abzulehnen." -.. Trotz der finanziellen Vorteile, die Stämpfli bei einem sofortigen Handel versprach, "fand aber das Projekt im ganzen Lande eine allgemeine und so entschiedene Verurteilung, dass Herr Stämpfli nicht wagte, dasselbe weiter zu verfolgen, sondern vorzog, es mittels eines nichtoffiziellen Begräbnisses aus der Welt zu schaffen." (44)

Als Vorteile des Privatbahn-Systems zählte Stoll[†] folgende Tatsachen auf:

1. In dreissig Jahren wurde ein um das Zweieinhalbfache grösseres Netz geschaffen als in den Plänen einer Bundesbahn vorgesehen war. Der Eisenbahnsegen, den die Privatbahnen über die Schweiz ausgegossen hätten, hätte diesen leider die entsprechenden Früchte nicht eingebracht. So habe sich ein Kilometer Bahnlinie auf den doppelten Preis (332 000.- Fr.) gestellt als in den Staatsbahnprojekten veranschlagt worden war. Ueberdies hätten die Gesellschaften auch noch jährliche Zinsverluste von ca. 12 Mio Fr. hinnehmen müssen. Unterdessen seien die Roheinnahmen der Zollverwaltung kontinuierlich in die Höhe geklettert (1858: 6,9 Mio, 1873: 14,3 Mio, 1878: 15,6 Mio und 1883: 20,1 Mio Fr.), was deutlich zeige, welchen Wohlstand die Eisenbahnen der Schweiz gebracht hätten. (45)

2. Der Bund wäre nicht im Stande gewesen, ein solches Netz zu erstellen ohne Gefährdung des inneren Friedens.
3. Der Bund hätte mit seinen beschränkten Finanzmitteln die kommerziellen und gewerblichen Verhältnisse nie in dem Masse fördern können, wie sie durch das Privatbahnsystem geschaffen worden waren.
4. Vom Standpunkt der Landeswohlfahrt aus betrachtet, ist es als Glück zu bezeichnen, dass 1852 das Privatbahnsystem gesiegt hat.
5. Die Gotthardbahn auf Bundesrechnung erstellt, hätte neben internationalen Zugeständnissen auch einen Bürgerkrieg hervorbringen können. (46)

Auch die (Nicht-) Einführung der Nachtzüge sei durch ein Mitverschulden des Bundesrates verursacht worden, indem dieser 1863 erklärt hatte, er könne von den Verwaltungen die unentgeltliche Einführung von Nachtzügen nicht verlangen, als dann aber vor allem vom Postverkehr her Nachtzüge notwendig wurden, habe der Bundesrat einfach befohlen. Einer Abgeltung der Leistungen habe man sich in Bern erfolgreich widersetzt, obwohl die Finanzen des Bundes wesentlich besser waren als 1863, dies auch trotz des erbitterten Kampfes der Gesellschaften gegen die Verschuldung. (47)

Stoll⁺ sucht nach Gründen, die den Bundesrat plötzlich veranlasst haben, das bewährte Privatbahnsystem umzustossen und eine Bundesbahn zu verwirklichen. Er vermutet, des Rätsels Lösung könnte in der Unwiderstehlichkeit des von Preussen gegebenen Beispiels liegen - eine Idee, die nach den Nachforschungen nach dem Ursprung des Rückkaufsartikels nicht abwegig erscheint - allerdings lägen in Preussen eben ganz andere Voraussetzungen vor als in der Schweiz, die Verstaatlichung stellt im Urteil Stolls in Preussen eine "durchaus zweckmässige Massregel" dar. Die Unterschiede zwischen Preussen und der Schweiz, die eine Adaption des Systems nicht zulassen, sind einerseits die politische Struktur des preussischen Einheitsstaates mit seiner starken und unabhängigen Regierung, anderseits die grundsätzlich verschiedenen finanziellen Verhältnisse (Staatsschuld in Preussen Fr. 180.-/Kopf; Schweiz nach Rückkauf Fr. 300.-/Kopf), verfügt der preussische Staat doch über Vermögensobjekte, die ihm jährlich 70 Mio Fr. einbringen, ausserdem steht er nur bei inländischen Kreditoren

in der Kreide. In der Schweiz müsste eine Milliarde Fr. mit Bundesobligationen aufgebracht werden (zu $3\frac{1}{2}\%$), eine Summe, für die der schweizerische Reichtum nicht genügen würde. (48)

Grundsätzliche Unterschiede bestehen auch in der Stellung der Beamten. In Preussen kommt diesen eine besondere Stellung zu, sie werden auf Lebenszeit gewählt, und bei ihrem Eintritt werden hohe geistige Anforderungen gestellt. In der Schweiz hingegen gelte der Beamte auf der gesellschaftlichen Stufenleiter nichts, weshalb es auch nicht verwundere, dass die jungen, tüchtigen Kräfte dem Staatsdienst fernblieben. (49)

In einer Untersuchung der wichtigsten Rückkaufs-Argumente kommt Stoll[†] zur Ansicht, dass es darunter auch einige Scheinargumente gibt.

1. Die wichtigsten Verkehrsträger gehören in die Hand des Staates. Stoll[†] stellte fest, dass die Eisenbahnaktiengesellschaften in ihrer Unternehmerfreiheit sehr eingeschränkt sind: Die Statuten der Gesellschaft müssen vom Bund genehmigt werden, in den Konzessionen sind die maximalen Beförderungstaxen und die minimale Zugsdichte festgelegt, ferner müssen Rechnungen, Baupläne, Fahrpläne, Tarife und Anschlussverhältnisse vom Bund genehmigt werden. Die Selbständigkeit und Unabhängigkeit der Eisenbahngesellschaften schrumpft demnach auf die Freiheit der Wahl der Angestellten zusammen, ferner dass sich die Gesellschaft den Bau einer neuen Linie nicht aufzwingen lassen muss. Nach Stolls Ansicht befindet sich der Bund in der einzigartigen Stellung, dass er befehlen kann, ohne bezahlen zu müssen.
2. Im Kriegsfall muss der Staat über die Eisenbahnen verfügen können. Nach Stoll ist dieses Argument absolut nicht stichhaltig, da eine diesbezügliche Regelung durch das Gesetz längst getroffen worden ist. Stoll erachtet es für den Bund als finanziell vorteilhafter, wenn die Bahnen in Privatbesitz verbleiben; spezielle Einrichtungen auf Stationen für Militärzwecke habe der Bund allerdings zu entschädigen.
 - Dieses Argument ist nach Erstellung der Gotthardbahn auch in anderer Hinsicht nicht mehr stichhaltig. Wäre dieses Argument wirklich so schwerwiegend, wie von gewisser Seite immer wieder betont wurde,

so hätte der Bundesrat als erste Linie die Gotthardtransversale in den Bundesbesitz überführen müssen, weil diese Linie eine eminente strategische Bedeutung besass. (der Verf.) -

3. Eine Bundesbahn kann nach aussen hin den schweizerischen Standpunkt besser vertreten. Stoll erblickt in einer bundeseigenen Bahn die Gefahr, dass das Ausland der Schweiz nicht nur die Zollansätze sondern auch noch die Frachttarife diktieren könnte.
4. Die finanzielle Misswirtschaft der Eisenbahngesellschaften. Stoll greift hier zu einer Ueberlegung, die auch während der Eisenbahnkrise nie veröffentlicht wurde, die auch in der speziellen Literatur zur Eisenbahnkrise nicht erscheint: Kursverluste sind oft das Resultat eines Rechenexempels. Eine Gesellschaft muss sich überlegen, ob sie eine hohe Provision und einen geringen Zins oder einen hohen Zins bei kleiner Provision ausrichten will. Bilden Kapitalverzinsung und Tilgung der Provision während der Laufzeit zusammen eine geringere Summe als der Jahreszins betrüge, wird man sich zu diesem Modus entschliessen. So hat beispielsweise das Königreich Italien eine Anleihe von 237 Mio Fr. zu 3% aufgenommen, wobei es die Obligationen (Laufzeit 90 Jahre) zu 61,5 % des Kurswertes ausgab. Der Kursverlust von 91 Mio Fr. erwies sich als vorteilhafter als die Gewährung eines höheren Zinses. In diesem Licht besehen, verliert das Argument der hohen Kursverluste wesentlich an Gewicht. Stoll meint, die Kümmernisse wegen der finanziellen Verluste kommen denn auch reichlich spät, jetzt, nachdem die Eisenbahngesellschaften ihre finanzielle Lage konsolidiert hätten und andere den Ruin nicht mehr aufhalten konnten.
5. Die Konzentration der Aktien in den Händen einiger weniger (Ausländer). Stoll bedauert die Tatsache, dass auch viele N.O.B.-Aktien in die Hände von ausländischen Börsenspekulanten geraten seien und deren Konzentration nun eine politische Gefahr darstelle. Allerdings sei diese Umverteilung durch die Dividendensperre verursacht worden. Damals hatten viele (seriöse) Aktionäre des Mittelstandes, aufgeschreckt durch die Zeitungskommentare, ihre Aktien in wilder Hast veräussert.

Diese Erscheinung sei in der 35jährigen Eisenbahngeschichte einmalig. Stoll[†] bezeichnet den Einfluss der Direktionen als viel grösser als den der Aktionäre. Er stellt fest, dass in keiner einzigen Eisenbahndirektion ein Ausländer Einsitz genommen hat. Selbst in den Verwaltungsräten ist ihre zahlenmässige Stärke gering, so beträgt ihr Anteil bei der N.O.B. (31 Mitgl.) 0, bei der V.S.B. (18) 1, bei der S.C.B. (25) 1, bei der J.B.L. (29) 2, bei der S.O.S. (23) 3 und bei der Gotthardbahn (29) 12 (vom Schweizerischen Bundesrat gewählt!).

6. Die Ersparnisse durch eine einheitliche Eisenbahnverwaltung setzt Stoll[†] in Beziehung zu den Aufwendungen für den Rückkauf. Er kommt zum Schluss, dass selbst Einsparungen in der Verwaltung von 1 Mio Fr. jährlich bloss 1 Promille der aufzubringenden Summe ausmachen. Sollte die Schweiz also eine Milliarde Franken aufbringen, um bestenfalls jährlich eine Million Franken einzusparen?
7. Stoll[†] warnt eindringlich vor falschen Hoffnungen in bezug auf Taxermässigungen bei Bundesbetrieb. In Preussen seien die Frachttarife nämlich lediglich gesenkt worden, damit der Staat seine Erzeugnisse (Erz, Kohle) billiger an seine Grenze bringen und den Umsatz steigern könne. (50)

Stoll[†] meint, aus dem Verhalten der Eisenbahngesellschaften könne keine Rechtfertigung für einen Rückkauf abgeleitet werden. Ausserdem hänge nach allgemeiner Auffassung der Fachleute die Verstaatlichung von den konkreten Verhältnissen ab, weshalb es unklug wäre, in der Schweiz blind dem preussischen Vorbild nachzueifern. Das Bundesbahn-System könnte leicht zum Tummelfeld des politischen Strebertums werden, Stoll weist darauf hin, dass die Arbeiter- und Grütlivereine die Verstaatlichung der Eisenbahnen zu einem ihrer Hauptpunkte im Parteiprogramm erklärt hätten. Auch die Gegensätze zwischen West- und Ostschweiz könnten sich wieder verschärfen. Die wachsende Zahl der Bundesbeamten, wobei in keinem monarchischen Staat die Abhängigkeit der Beamten von der Regierung so gross sei wie in der Schweiz, könnte sich leicht als Bedrohung der individuellen Freiheit ausnehmen. (51)

Mit seiner Studie will Stoll[†] den Beweis erbracht haben, dass in allen Ländern die Staatsbahnen entweder auf dem Weg historischer Entwicklung oder durch den Zwang der Verhältnisse entstanden seien. Nirgends habe ein Staat ein nach fast allen Richtungen ausgebautes Bahnnetz ohne dringende äussere Veranlassung käuflich erworben. Es steht in der Geschichte einmalig da, dass ein 3 bis 5 Millionen Einwohner zählender Staat aus freien Stücken und gewissermassen aus Spekulation sich eine Schuldenlast von einer Milliarde Franken aufgebürdet hätte. (52)

5.7. Sorals Erwiderung auf Stolls Broschüre

Soral lehnte jede partielle Regelung der Eisenbahnfrage ab, weil er darin die Quelle vieler neuer Schwierigkeiten erblickte. Er stellte fest, dass das Privatbahnsystem nicht mehr populär sei, weshalb seine Berechtigung auch mehr und mehr diskutiert würde. Viele Klagen seien zwar nicht fundiert, auch das Bundesbahnsystem könnte diese Kritiken nicht zum Verstummen bringen. (53) Für die Gesellschaften gäbe es nur einen gangbaren Weg, um dem drohenden Verhängnis zu entgehen: Dem lähmenden Zerfall muss durch eigene Reforminitiative Einhalt geboten werden. Das Volk erkenne zwar nicht immer die Hindernisse, die der Verwirklichung seiner Ziele im Wege ständen, aber es habe ein gutes Gefühl dafür, was ihm ermangele. Eine Generalfusion sei wegen der Alpenbahnfrage nicht zu verwirklichen, und Tallichets staatliche Aktienbeteiligung sei aus föderalistischen Gründen undurchführbar. (54)

Soral schlägt eine Bundesgenossenschaft der Eisenbahnunternehmen, ähnlich dem schweizerischen föderalistischen Staatsaufbau, vor. Die Gesellschaften behielten ihre Autonomie, bloss gemeinsame Fragen würden von einem "Eisenbahnzentralrat" diskutiert und geregelt. Er stellt sich eine kartellähnliche Organisation vor, d.h. das Angebot an Verkehrsleistungen würde durch eine gemeinsame Stelle verkauft. Das Konkurrenzsystem lasse viele Fragen ungelöst: Alpendurchstich in West und Ost, Schnellzugsverbindungen, Finanzierungsfragen, Verkehrsförderung, etc. Eine "Föderation" wäre im Stande, das Image der Gesellschaften erheblich aufzubessern,

ungerechtfertigten Forderungen wirksam entgegenzutreten, die Anleihen auf 3 1/2 % zu nivellieren und so eine Basis zu einem Obligationenumtausch zu schaffen und ganz allgemein das Vertrauen ins Eisenbahnwesen zurückzugewinnen. Die Kompetenzen, die an den "Eisenbahnzentralrat" delegiert werden müssten, wären nach Vorstellungen Sorals etwa: Verhandlungen mit dem Bund, Geschäftsverbindungen mit ausländischen Eisenbahnverwaltungen, Tarifrevisionen, Neuerschliessungen und Verkehrsförderung. Pro Gesellschaft sollten zwei Mitglieder der Administration in den "Eisenbahnzentralrat" abgeordnet werden. - Den grossen Vorteil gegenüber anderen Vorschlägen erblickt Soral darin, dass die Probleme mit den Aktien ausserhalb des Arrangements bleiben, Wertermittlung, Aufschlüsselung von Reinerträgen, etc., fallen dahin. In der Errichtung dieser Institution sieht Soral den ersten Schritt zu einem Zentralbureau, das sich in Zukunft eventuell zu einem internationalen Eisenbahnbureau entwickeln könnte. Damit bekäme die Schweiz einen gewichtigen internationalen Einfluss. (55)

6. Der Zentralbahnhandel

6.1. Die bundesrätliche Vorlage

Die Erwerbung der Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn war allseitig auf Zustimmung gestossen, namentlich blieb auch eine Referendumsbewegung aus, so dass der Bundesrat annehmen konnte, er befinde sich auf dem richtigen Weg.

Ein Konsortium von Banken, die Internationale Bank Berlin (Goldberger), die Deutsche Bank Berlin (Siemens), der Bankverein Zürich (Brettauer) und die Eidgenössische Bank Bern (v. Graffenried) boten dem Bundesrat die Hälfte der Aktien der Schweizerischen Zentralbahn zum Kaufe an. Am 5. März 1891 schloss der Bundesrat mit dem Konsortium einen Vertrag ab, wonach 50 000 Aktien der S.C.B. (nominal 500.-) geliefert werden sollten. Diese 50 000 Stück stellten die Hälfte des gesamten Aktienbestandes der Gesellschaft dar. (1) Der Bundesrat war der Meinung, dass der Ankauf der Zentralbahn den entscheidenden Wendepunkt der Eisenbahnfrage bringe: "Ist der Bund im Besitze der Zentralbahn und damit des massgebenden Einflusses auf das ganze westschweizerische Netz, so ist damit die Verstaatlichung sämtlicher Bahnen entschieden und die Ausführung nur noch eine Frage der Zeit." (2) In der Begründung des Kaufvertrages führte der Bundesrat in der Botschaft vom 21. März 1891 aus, dass der Erwerb der Zentralbahn die Stellung des Bundes auch hinsichtlich der Simplonfrage stärke, denn sein Einfluss auf den Betrieb der westschweizerischen Bahnen gebe ihm die Möglichkeit, die Verkehrsverbindungen mit Italien möglichst zu fördern, wie dies im Gesetz vorgeschrieben sei. (3)

Der Bundesrat setzte sich zur Erreichung seines Ziels auch noch mit der Direktion der S.C.B. direkt in Verbindung, und er verhandelte über den Erwerb der gesamten Unternehmung. In seinem Antrag zum Ankauf von Zentralbahnaktien brachte er in Art. 2 den Passus ein, dass der Bundesrat ermächtigt werde, die Zentralbahn mit ihrem gesamten Vermögen um den Preis zu erwerben, welcher der Uebernahme sämtlicher Aktien zu gleichen Bedingungen wie die Teilübernahme entspricht. (4) Es wurde also mit dem

Bankenkonsortium über eine Teilübernahme (50 000 Aktien) verhandelt, und mit der S.C.B.-Direktion wurden Gespräche über eine Uebernahme der ganzen Gesellschaft geführt. Der Vertrag zwischen dem Bundesrat und S.C.B. - Direktion wurde am 3. April unterzeichnet. (5) Am 25. April, bzw. am 24. Juni 1891 genehmigten auch der Verwaltungsrat und die Generalversammlung der S.C.B. den Vertrag unter der Bedingung, dass der Bund bis zum 1. Januar 1892 die Abmachungen erfülle. (6) Die S.C.B. trat ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen dem Bund zu Eigentum ab, inbegriffen ihre Anteile an den Gemeinschaftsbahnen (Bözbergbahn, aargauische Südbahn, Koblenz-Stein und Wohlen-Bremgarten) und der vorhandenen Fonds. Vom Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1890 wurde ein Betrag von maximal 3 300 000 Fr. der Gesellschaft zur Ausrichtung einer Dividende von 33.- Fr. überlassen. Der Bund hatte auf den Zeitpunkt der Uebergabe alle Rechte und Verpflichtungen der Gesellschaft zu übernehmen und alle Verbindlichkeiten der S.C.B. zu erfüllen. Als Gegenwert war die Uebergabe eines eidgenössischen Rententitels zu 3% im Nominalbetrag von 1000.- Fr. mit Zinsgenuss vom 1. August 1891 an festgelegt. Die Liquidation der Zentralbahngesellschaft sollte von den Direktoren durchgeführt werden, massgebend für den Modus waren die Vertragsbestimmungen, wobei der Bund die Liquidationskosten zu tragen hatte. Das Personal sollte in möglichst gleicher beruflicher Position in den Bundesdienst übertreten können. Sitz der Gesellschaft sollte vorläufig Basel bleiben. (7)

Die Bundesversammlung hatte also die Wahl zwischen dem Vertrag vom 5. März 1891 betreffend den Aktienankauf und demjenigen vom 3. April 1891 betreffend den Erwerb der ganzen Unternehmung.

Der dominierenden Stellung des Bundes innerhalb der Aktiengesellschaften stellte sich allerdings Art. 640 des Obligationenrechts immer noch als Hindernis entgegen. (8) Beim Erwerb der Jura-Simplon-Aktien hatte man auf Grund des Rechnungsgesetzes Art. 6 die Beschränkung des Stimmrechtes für den Bund ausgenommen, allerdings konnte der Artikel diesmal nicht zur Anwendung kommen, weil weder Erteilung einer Konzession noch Prüfung der Statuten vorlagen. (9)

Um sich die Vorherrschaft in den Aktiengesellschaften endgültig zu sichern, schlug der Bundesrat eine Abänderung des Rechnungsgesetzes von 1883 vor, indem Art. 6 nun lauten sollte: "Die in Art. 640, Absatz 2, des Obligationenrechts enthaltenen Beschränkungen des Stimmrechtes der Aktionäre finden auf Eisenbahnaktien, welche sich im Besitz des Bundes oder der Kantone befinden, keine Anwendung." (10) Diese vorgesehene Aenderung des Rechnungsgesetzes, die mit dem Zentralbahngeschäft untrennbar verknüpft war, löste schwere Bedenken aus, sollte doch der Staat, der als Privataktionär in die Gesellschaften eintrat, mit Mitteln ausgerüstet werden, die nahezu eine verdeckte Expropriation zulieszen.

Der Kaufpreis, der wegen der guten Geschäftslage der S.C.B. entschieden höher liegen musste als derjenige der Jura-Simplon-Bahn, wurde auf Grund der Angaben der Reinerträge in der Eisenbahnstatistik (1885-1889) errechnet. Der durchschnittliche Ertrag lag bei 3 140 248.- Fr. pro Jahr, was einer Dividende von 31.40 Fr. pro Aktie (nominal 500.- Fr.) entspricht. (11) Die Aktionäre hatten 1889 zwar 33.- Fr. pro Aktie bezogen, sie sahen aber infolge Einführung des Ruhetagsgesetzes eine Ausgabensteigerung voraus, was sie veranlasst haben mag, dem Handel zuzustimmen.

Ein weiterer kritischer Punkt für die Zentralbahn-Vorlage lag im Fehlen eines Organisationsgesetzes. Der Bundesrat stellte ein solches für einen Termin nach der Erwerbung der Zentralbahn in Aussicht. Er versprach in der Botschaft an die Räte, dass die Strukturen der Betriebsführung beibehalten würden, die Direktion würde, statt wie bisher dem Verwaltungsrat, nun dem Bundesrat und der Bundesversammlung unterstellt. "Es liesse sich eine Organisation in dem Sinne denken, dass das künftige Staatsbahngebiet neu in Kreise eingeteilt wird oder dass die bisherigen Gesellschaftsgebiete unter angemessener Ausgleichung diese Kreise bilden und dass an deren Spitze eine Kreisdirektion zu stehen käme, der die Leitung und die Aufsicht des Betriebes zukommt. ... Diesen Kreisdirektionen würden alle bisherigen Verrichtungen belassen, soweit das Interesse des Verkehrs und der Verwaltung nicht eine einheitliche Behandlung erfordert. Für diese Oberleitung des zentralisierten Dienstes (der sich mit allen allgemeinen Fragen, dem Tarif- und Fahrplanwesen, der Rechnungsstellung,

der Einheit in technischer Beziehung, der Vertretung nach aussen, etc. zu befassen hätte) wäre eine Zentralstelle zu errichten, die einen Teil der Bundesverwaltung bilden und zunächst dem Bundesrat unterstellt sein würde." (12)

Die Erwerbung der Jura-Simplon-Aktien hatte die Öffentlichkeit nicht sonderlich bewegt. Beim Geschäft der Zentralbahnaktien wurde die Diskussion noch vor Behandlung in den eidgenössischen Räten aufgenommen. Dem Vorhaben erwuchs von zwei Standpunkten aus Opposition, einerseits von den prinzipiellen Gegnern einer Bundesbahn, anderseits von Leuten, die den Handel für zu teuer hielten. Daneben trat der Gegensatz zwischen Ost- und Westschweiz auch wieder hervor, dieser politische Faktor wirkte der bundesrätlichen Absicht entgegen, indem die Westschweiz fürchtete, durch den Zentralbahnhandel werde das Simplonprojekt vernachlässigt, während die Ostschweiz darin eine Betriebsfusion aller westschweizerischen Bahnen und damit verbunden eine grosse Simplon-Subvention vorausah. (13)

6.2. Die ersten Reaktionen in der Presse auf die Botschaft

Die meisten Presseorgane begrüsst die bundesrätliche Botschaft als **e i n e n** Weg der Verstaatlichung und wiesen darauf hin, dass es bessere Möglichkeiten zu einem billigeren Kauf gegeben hätte.

Die sozialdemokratische Presse (14), die vom Parteiprogramm her einer Verstaatlichung das Wort hätte reden müssen, nahm eine reservierte Stellung ein und wollte vor der Urteilsbildung die Entwicklung der Angelegenheit, d.h. die Behandlung im Parlament, abwarten. (15) Einzig die "Arbeiterstimme" entfesselte schon kurz nach Bekanntwerden der bundesrätlichen Absicht eine heftige Kampagne gegen den Modus des Rückkaufs. Dieses Organ schlug an Stelle des viel zu teuren Kaufes eine Expropriation, die eine Uebernahme zur Hälfte der Aufwendungen für den Aktienhandel gewährleiste, vor. (16) Die "Arbeiterstimme" war ein Exponent jener Gruppe, die den Zentralbahnhandel wegen finanzieller Bedenken verwarf. Der Redaktor der Zeitung, Robert Seidel, stiess sich vor allem an der Ungeheuerlichkeit, dass die S.C.B. Dividenden zahlen durfte, obwohl

sie an ungetilgten Schulden noch 20 Mio Fr. zu Buche stehen hatte. Der Bundesrat schrieb dazu in der Botschaft vom 21. März 1891: "Nach Massgabe des Obligationenrechtes (Art. 656,7) waren die Gesellschaften berechtigt, denjenigen Teil dieser Summe, welcher von Kursverlusten auf Obligationen herrührte, bis zum Verfalltage der Obligationenschuld zu amortisieren und die letztere gleichwohl im vollen Betrag in die Bilanz aufzunehmen."

Diese Bestimmung des schweizerischen Obligationenrechtes ist eine Singularität, die sich unseres Wissens in keinem andern Gesetze findet und die auch weder von dem Bundesrate noch von den Kommissionen der Räte vorgeschlagen worden ist. Sie gestattet den Aktionären "Gewinne" unter sich zu verteilen, während in Wirklichkeit ein Teil des Grundkapitals der Gesellschaft verloren gegangen ist. So kam es, dass z.B. die Zentralbahn bei einem im Jahre 1885 konstatierten Verlust von 43% des Aktienkapitals sogar grössere Dividenden verteilen konnte als die Jura-Bern-Luzern-Bahn, deren Vermögensverhältnisse völlig geordnet waren." (17)

Die "Arbeiterstimme" wollte ihre Leser glauben machen, der Kaufpreis der Aktien sei nach dem Börsenzettel festgelegt worden, während der Bundesrat diesen unsicheren Faktor in seinen Berechnungen ausschliessen wollte. (18) Allerdings konnte man durch die Grössenordnung der Berechnungen annehmen, dem Kaufpreis sei der Aktienkurs zu Grunde gelegt worden, standen die Zentralbahnaktien in jenen Tagen doch auf der Höhe von 860/870 Fr., während der Bundesrat den Ertragswert eines Titels auf 842.- Fr. berechnet hatte. (19) Der Bundesrat war bei seinen Berechnungen vom durchschnittlichen Ertrag, der sich auf 31.40 Fr. pro Titel stellte, ausgegangen. (Siehe S.119) Infolge der Abmachung, dass der Zinsgenuss der Rente erst im August, der Dividendengenuss dagegen am 1. Januar 1891 beginne, stellten sich die Aufwendungen des Bundes pro Titel auf Fr. 29,47. Der Bund konnte also noch mit einem Gewinn von Fr. 1,93 rechnen. Bei einem (1890) üblichen Anleihezinsfuss von $3\frac{1}{2}$ % entsprach die Rente von 29,47 Fr. einem Barkaptial von 842.- Fr.. (20) In der Presse wurde verschiedent-

lich mit "falschen" Berechnungen agiert. So verbreitete die "Arbeiterstimme", der Bund bezahle für eine Aktie 545,85 Fr. mehr, als die Aktionäre seinerzeit hineingesteckt hätten. (21) Dazu ist zu sagen, dass der Bund lediglich die Verzinsung des Kapitals zu durchschnittlich 30.- Fr. pro Titel zu übernehmen hatte, lediglich bei einem konzessionsmässigen Rückkauf, so belehrte der "Bund" (22) das "Vaterland", habe der Staat die gesamte Summe aufzubringen. Die Neue Zürcher Zeitung kam mit ihrer Berechnung auf einen Kapitalwert von 628.- Fr. (Kapitalisierung der Rente von 31.40 Fr. zu 5%), resp. 785.- Fr. (Kapitalisierung zu 4%). (23) Die "Arbeiterstimme" publizierte eine Aufstellung über die Schätzungen des Aktienwertes:

nach Curtis Rechnungsmethode	500.- Fr.	(Kapitalisierung 5%)
nach Rechnung der "Arbeiterst."	500.- Fr. / 550.- Fr.	
nach Schätzung der "Arbeiterst."	550.- Fr.	
nach Schätzung Schläpfers	700.- Fr.	(Bankdirektor, Züricher Post, Börsenzettel)
nach Rechnung NZZ	785.- Fr.	(Kapitalisierung 5%)
	resp. 628.- Fr.	

Daraus berechnete die "Arbeiterstimme" einen Durchschnitt von 602.- Fr. Dem Bundesrat wurde vorgeworfen, die Dividende mit dem Reingewinn gleichzusetzen und nur die letzten fünf (ertragsreichen) Jahre zur Berechnung des Durchschnitts berücksichtigt zu haben. (24)

"Der Schweizerische Sozialdemokrat" gab bekannt, dass er in dieser Sache die Akten noch nicht geschlossen habe. "So mag man denn diesen ersten Schritt zur Eisenbahnverstaatlichung noch so warm begrüßen und an eine Verwerfung der zu erwartenden Vorlage nicht denken, so wird eben doch die Pfeife sehr teuer bezahlt, die man kaufen muss. ... Und doch darf man fast nicht nein sagen, wenn man ein Freund der Eisenbahnverstaatlichung ist." (25) Die Zeitung meinte, es seien für die Stellungnahme vor allem zwei Fragen abzuklären:

- Ist der Ankauf der Zentralbahn für den Bund noch ein rentables Geschäft, d.h. wird das Volk durch die Uebernahme nicht zusätzlich belastet? (26)
- Ist es praktisch politisch möglich, wenn dieser Handel verworfen wird, in naher Zukunft auf billigere Weise in den Besitz der S.C.B. zu gelangen?

Uebersetzend.



KOCH WELTI: "Sehen Sie, meine Herren, das ist eine ganz vorzügliche Pastete und lange nicht so gross, wie Sie meinen. Bei nur einigermaßen gutem Willen müssen Sie dieselbe gern ganz herunterschlucken!"

Auch diese Zeitung hätte lieber ein Expropriationsgesetz anstelle des Zentralbahn-Aktienhandels gesehen. Sie wollte vor allem Art. 4 des Rechnungsgesetzes, der den Gesellschaften die Ausrichtung von Dividenden trotz ungetilgter Verluste gestattet (auch OR Art. 656,7), aufheben lassen. Immerhin stimmte sie dem projektierten Zentralbahnhandel mangels Vorliegen eines besseren Vorschlags im April 1891 noch zu. (27) Im August 1891 wandte sich das Presseorgan gegen das Geschäft, weil es gesetzgeberisch zuwenig vorbereitet sei. (28) Einen Weg zu einem billigeren Eisenbahnhandel sah der "Sozialdemokrat" im Entzug der Privilegien. Der Bundesrat sollte den Gesellschaften das Vorrecht der Ausrichtung von Dividenden bei nichtausgeglichenen Kapitalverlusten, die Zollbegünstigungen auf dem Eisenbahnmaterial und die Steuerfreiheit der Bahnen aufheben. (29) Die Abschaffung der Bahnvorrechte verlangte auch die "Arbeiterstimme". (30)

Eine Zwischenbilanz ergibt, dass die ersten Reaktionen der Presse vor allem die finanzielle Seite des Zentralbahnhandels betrafen. Es war fast ausschliesslich die sozialdemokratische Presse, die vor der Behandlung der Vorlage im Parlament mit dem Argument der teuren Pfeife gegen den Handel Stellung nahm.

Ganz anders setzte die Neue Zürcher Zeitung die Akzente. Sie begrüsst die Initiative des Bundes, den Bahnrückkauf auf die Tagesordnung gesetzt zu haben. Es wurde zwar nicht versäumt, darauf hinzuweisen, dass ein Expropriationsverfahren der Schweiz Millionen erspart hätte. (31) Das Hauptaugenmerk der NZZ galt den Modalitäten des Rückkaufs. Für den konkreten Fall der Jura-Simplon-Bahn und Zentralbahn fand man Aktienkauf und "Majorisierung" der Aktionärsversammlungen zwar richtig ("in volkswirtschaftlicher Beziehung wäre eine Betriebsgemeinschaft ein Fortschritt") (32), wandte sich aber entschieden gegen die Begründung der Abänderung des Rechnungsgesetzes. "Die Hauptfrage ist und bleibt nur die, ob die privaten Aktionäre bisher einen ungebührlichen Einfluss auf die Beschlüsse der Generalversammlungen auszuüben vermochten und ob ein ungebührlicher Einfluss des Aktionärs "Bund" nicht möglich sei, wenn ihm

ein privilegiertes Stimmrecht ... eingeräumt wird." (33) Mit dem Schlagwort "Alle unsere Eisenbahnaktien befinden sich zum grossen Teil im Ausland" glaube man in gewissen Kreisen das ganze System der Aktiengesellschaften zerschmettern zu können. Die Gefahr für die Schweiz sei jedenfalls geringer, wenn Eisenbahnaktien in ausländischen Händen lägen, als wenn es eidgenössische Rententitel seien. Die NZZ widerlegte anhand des Berichtes des Eisenbahndepartementes (1883) auch die Behauptung des Bundesrates, mit der Einführung des Rechnungsgesetzes im Jahre 1883 habe man den Bund als Aktienbesitzer begünstigen wollen. (34)

Noch vor Behandlung der Vorlage im Parlament wies die NZZ auf einen Verstaatlichungsmodus hin, der als Alternative zum bundesrätlichen Vorschlag gedacht war. Nach der Einleitung, es werde in der Schweiz im allgemeinen zu wenig an die ausländische Erfahrung appelliert, wird das preussische Verstaatlichungsprogramm vorgestellt. Die Bahnen waren dort in zwei Kategorien eingeteilt worden. Den Aktionären rentierender Bahnen zahlte der Staat an Stelle der Dividende eine feste Rente und in einzelnen Fällen eine einmalige Zusatzprämie als Ablössungssumme. Den Aktionären ertragsloser Bahnen wurde im allgemeinen eine Kapitalsumme in bar ausbezahlt. Dabei konnten die Aktien bei Einhaltung eines Vortermins zu einem höheren Preis umgetauscht werden als im Zeitpunkt der Uebernahme der Bahnen durch den Staat. Dadurch wurde erreicht, dass bei Besitzantritt die meisten Titel schon Eigentum des Staates waren. Die Finanzierung wurde durch einen Reservefonds sichergestellt, der in erster Linie der Deckung von Renten-, Zins- und Amortisationsverpflichtungen zu dienen hatte. In zweiter Priorität wurde die Staatseisenbahnkapitalschuld verzinst und in dritter konnten Beiträge bis zur Höhe von 2,2 Mio Mark an ein Defizit des Staatshaushaltetats geleistet werden. Dieses System sei in Preussen von einer kritischen Volksvertretung akzeptiert worden, und ein weiterer Beweis für die Richtigkeit dieses Vorgehens ergebe sich aus der Tatsache, dass sich Oesterreich ans preussische Muster gehalten habe. (35)

Die Neue Zürcher Zeitung beklagte sich auch über ein fehlendes Organisationsgesetz. Herr Cramer-Frey stellte in der nationalrätlichen Kommission ein diesbezügliches Postulat, der Bundesrat habe bis zum Zeitpunkt

der Erwerbung eines weiteren Eisenbahnnetzes der Bundesversammlung ein allgemeines Bundesgesetz betreffend die Verwaltung und den Betrieb der Bundesbahnen vorzulegen, durch welches die auf die Zentralbahn bezüglichen provisorischen Bestimmungen aufgehoben werden. (36)

Anlässlich der Generalversammlung besprach die Kaufmännische Gesellschaft Zürich am 30. April 1891 die Verstaatlichung der Eisenbahnen. Man war sich einig, dass eine Aenderung der Verkehrsverhältnisse im Sinne einer Vereinheitlichung des Betriebs notwendig war. Man wünschte ausserdem, dass ein Gesetzesentwurf über die Organisation des Staatsbetriebes ausgearbeitet wird. Von der Kaufmännischen Gesellschaft Zürich wurde eine dezentralisierte Verwaltung gewünscht mit Sitz der Generaldirektion in Zürich. Eventuell sollte eine achte Bundesratsstelle geschaffen werden. Für die Zusammensetzung des Eisenbahnrates hielt die Gesellschaft darauf, dass vor allem Vertreter der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft berücksichtigt werden. Nach dem Ankauf der Zentralbahn sollte auch die Ostschweiz in deren Verwaltung eine Vertretung erhalten. In einer Eingabe an den Bundesrat wurden diese Wünsche der Landesregierung mitgeteilt. (37)

In der Nachtragsbotschaft vom 15. Mai 1891 (38) wurden von Bundesrat Welti die Grundzüge der Organisation der Schweizerischen Staatsbahnen dargelegt. Das Eisenbahndepartement sollte als Zentralstelle über einer Anzahl Kreisdirektionen stehen; es sollte vor allem die legislatorischen Aufgaben erledigen und die gesamte Verwaltung überwachen. Den Kreisdirektionen würden folgende Aufgaben zugewiesen: Reglementarische Einrichtung aller Dienstzweige, Organisation des Personellen, Rechnungswesen, Jahresrechnungen und Berichte, Verkehr mit fremden Bahnen, Vorschläge an das Eisenbahndepartement in Gesetzgebungsfragen. Ferner fielen alle Belange der Betriebsverwaltung wie Fahrpläne, Tarife, Betriebsmaterialbeschaffungen und das Bauwesen in den Aufgabenbereich dieser Stellen. Die Botschaft bezeichnet es als bedenklich, "dass in einem Lande, in welchem das Volk insgesamt oder durch seine Vertreter bei allen öffentlichen Fragen mitzusprechen hat und in welchem der Personen- und Güterverkehr einer der wichtigsten Faktoren

des gemeinen Wohles geworden ist, die Repräsentanten der Handels- und Industrie- Interessen von jeder Einwirkung auf Verwaltung und Betrieb der Bahnen ausgeschlossen sind. In dieser Beziehung sind wir von fremden Staaten schon längst überholt."

Die Wahl der Kreiseisenbahnräte sollten nach Ansicht des Bundesrates die Kantone und nicht die Erwerbsgruppen der Regionen vornehmen. "Die Kantone sind zunächst zur Vertretung der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft berufen und haben deshalb einen wohlbegründeten Anspruch darauf, dass diese Interessen im Eisenbahnrat zur Vertretung kommen und dass sowohl bei der Wahlart als auch bei der Zusammensetzung dieser Behörde darauf Rücksicht genommen würde." (39)

Mit dieser Nachtragsbotschaft wurde in wesentlichen Punkten auf die Eingabe der Kaufmännischen Gesellschaft Zürich eingegangen. Nach Meinung der NZZ war aber auch die Nachtragsbotschaft kein abgerundetes Projekt. Nach ihrer Meinung fürchtete Bundesrat Welti offenbar, ein Organisationsgesetz könnte auf Widerstand stossen und durch ein Referendum die ganze Zentralbahnvorlage gefährden. Die NZZ verlangte eine Zusammensetzung des Eisenbahnrates, die eine Verbindung zwischen Handel und Gewerbe einerseits und den Eisenbahnen anderseits gewährleiste. Schliesslich bekannte sie, dass der Schritt zur Verstaatlichung nicht getan werden könne, bevor man überzeugt sei, dass damit dem Handel und Verkehr auch wirklich gedient sei. Das Vertrauen in eine erst später zu erlassende Eisenbahngesetzgebung habe sie nicht. (40)

Die Presse der Zürcher Demokraten begrüsste den Zentralbahnhandel und unterstützte die Vorlage bis zur Volksabstimmung am 6. Dezember 1891. Staatspolitische und sozialpolitische Argumente wurden vom Landboten und der Züricher Post vor allem ins Feld geführt. Die Züricher Post schrieb am 25. März, dass der Staat mit den Aktien auch das Mittel, eine wichtige soziale Reform ins Werk zu setzen, erwerbe. (41) Bezüglich der Majorisierung der Aktiengesellschaften durch den Bund (Abänderung des Rechnungsgesetzes) meinte die Zeitung, das Recht der Eisenbahngesellschaften komme vom Staat, und auf ihn falle es auch wieder zurück. (42) Der Landbote mass der Aktion

"eine hervorragende politische und volkswirtschaftliche Bedeutung" zu. Deshalb könne nicht die Rücksicht auf eine an sich unbedeutende Rente den Ausschlag geben. Die Zentralbahnaktien seien zwar nicht gerade billig, aber noch zu bezahlen. Eine Rückweisung des Vorhabens würde die jetzigen unbefriedigenden Zustände um ein weiteres Jahrzehnt sanktionieren. (43)

Das Journal de Genève (liberal-konservativ) bezeichnete die Rückkaufsforderung als genügend erforscht, zweifelte aber stark an der Legitimität des Art. 6 des Rechnungsgesetzes. Ausserdem wurde der Aktienkurs als unverhältnismässig hoch erachtet. (44) Die Informationspolitik des Bundesrates wurde ebenfalls kritisiert: In einer Sache, bei der die Interessen des Landes auf dem Spiel stehen, sollen die Karten auf den Tisch gelegt werden. Wir haben das Gefühl, in ein Labyrinth zu treten, dessen Plan niemand kennt, nicht einmal der Bundesrat, schrieb das Blatt vor Eröffnung der Diskussion im Nationalrat. (45)

Die Allgemeine Schweizer Zeitung (liberal-konservativ) warnte vor der finanziellen Abhängigkeit des Bundes vom Ausland. Bei der schlechten ökonomischen Lage der Schweiz sollten ihr nicht noch zusätzlich die Bahnen aufgehalst werden. Die Schweiz wolle die Papiere zu 3 1/2 % abgeben, also das Kapital verkürzen, aber dafür den Spekulanten die Aktien teuer abnehmen. Die Zeitung versprach, die Verwerfung des Handels zu unterstützen. (46)

Die Presse katholisch-konservativer Tendenz lehnte das Vorhaben vor allem aus föderalistischen Gründen ab. Die Verhandlungen über den Zentralbahnhandel, die ursprünglich in der Frühjahrsession geführt werden sollten, wurden wesentlich durch Betreiben der katholisch-konservativen Fraktion auf die Sommersession verschoben. (47) Die Schwyzer Zeitung am 8. April 1891: "Hochwichtig ist die Frage des Aktienkaufs und der Erwerbung der Zentralbahn, beziehungsweise der Eisenbahnverstaatlichung. Der eidgenössische Sinn muss von vorneherein jeden Gedanken an eine so grosse Vermehrung der Bundesgewalt, beziehungsweise der radikalen Partei und des radikalen Bundesbeamtentums ausschliessen. Wir wären Verräter an uns selbst

und an der Eidgenossenschaft, wenn wir nicht auf das entschiedenste entgegenträten." (48) Von einer Verstaatlichung könne ohne Gewähr, die politisch zu beruhigen vermöchte, und ohne dezentralisierte Verwaltung, keine Rede sein. Grundsätzliche Bedenken wurden auch gegen das Vorgehen geäussert. Die Lösung der Eisenbahnfrage werde durch die Aktienkäufe präjudiziert, ausserdem sei dies eine teure Lösung. (49) Auch das "Vaterland" forderte eine dezentralisierte Verwaltung. Zur Botschaft des Bundesrates vom 21. März wurden Ergänzungen verlangt: 1. Ein Bundesgesetz über die Staatsbahnen, 2. eine Regelung der Zusammensetzung des Verwaltungsrates durch ein Bundesgesetz anstelle eines Reglements, 3. Wahlbehörde sollte nicht der Bundesrat allein sein, sondern auch die Bundesversammlung. (50) Die Freiburger konservative Zeitung *La Liberté* bezeichnete die Rückkaufsbewegung als politisches Manöver der radikalen Partei. Daneben wurde auch aus regionalen und ökonomischen Gründen ein Ankauf der Zentralbahn abgelehnt. (51) Die Zürcherische Freitagszeitung (konservativ) schliesslich sprach dem Bundesrat das Recht, Verhandlungen in derart grossem Massstab zu führen, prinzipiell ab. (52) Die politischen Gefahren wurden besonders hervorgehoben, so erhalte der Bund durch die Masse von Angestellten unter einer Zentralgewalt eine ungeheure Macht. Der Aktienkauf finde zudem im ungünstigsten Moment zum teuersten Preis statt. (53) Die St. Galler Konservativen spalteten sich in der Frage des Rückkaufs von den schweizerischen Ultramontanen ab. Die "Ostschweiz" sprach zwar auch vom guten Geschäft der Berliner, (54) wollte aber die Eisenbahnfrage doch durch das Volk entscheiden lassen. (55)

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Vorlage des Bundesrates von vier Gesichtspunkten aus bekämpft wurde:

- Das fehlende Organisationsgesetz und die unpräzisen Angaben über die Strukturierung der künftigen Staatsbahn wurde von verschiedener Seite her als Blankovollmacht an den Bundesrat betrachtet.
- Die Rechtsfrage bezüglich Aktienstimmrecht war sehr umstritten. Von verschiedener Seite wurde die Legitimität des Zusatzes zum Rechnungsgesetz angezweifelt.

- Die Finanzfrage: Der hohe Preis wurde von allen Zeitungen in irgend einer Form in die Diskussion gebracht.
- Die politischen Vorbehalte wurden vornehmlich in Zeitungen konservativer Tendenz geäußert. Man empfand die Verstaatlichung der Eisenbahnen als radikale Bewegung zur Aufrichtung des zentralistischen Staatesystems.

6.3. Die Diskussion im Parlament

Unter dem Vorsitz von Präsident Lachenal begann am 4. Juni 1891 im Nationalrat die Behandlung der Zentralbahnvorlage. Die Kommission hatte am 29. Mai dem Rat den Ankauf von 50 000 Aktien und die Abänderung des Gesetzes über das Rechnungswesen beantragt. Auf die vom Bundesrat verlangte Ermächtigung zum Ankauf des gesamten Zentralbahnunternehmens sollte nach Vorschlag der vorberatenden Kommission nicht eingetreten werden. (56)

Berichterstatler der Kommission waren: Künzli*, der Berner Regierungsrat Stockmar* und Bezzola*, alle drei übrigens Mitglieder des Verwaltungsrates der Jura-Simplon-Bahn. (57)

Der erste Referent, Künzli, versuchte, die Befürchtungen bezüglich Preis, Zukunftsertrag und Simplonbau zu zerstreuen. Stockmar und Bezzola stützten ihre Argumentation vornehmlich auf den durch Sanktion der Jura-Simplon-Aktienerwerbung geschaffenen Präzedenzfall ab: "L'année dernière, lorsque vous avez décidé l'achat des actions du Jura-Simplon, qu'avez-vous fait autre chose que de voter le principe du rachat?" (58) Bezzola beleuchtete in seinem Referat die Tragweite der Aufhebung des Art. 640, Absatz 2 des Obligationenrechts: Ferner haben Sie am 5. April 1889 bei Anlass der Genehmigung der Statuten der fusionierten Jura-Bern-Luzernbahngesellschaft einem Artikel ihre Zustimmung erteilt, der das Recht der Aktionäre zur Stimmabgabe beschränkt, wobei aber beigefügt ist: «mit Ausnahme des Kantons Bern, welcher von dieser Beschränkung nicht betroffen wird.» Sie haben also auch hier einen Kanton von der Beschränkung im Stimmrecht ausgenommen. Sie haben im weitem am 19. Dezember 1889 bei Genehmigung der

Konzessionsübertragung an die Jura-Simplon-Bahn den Artikel 15 der Statuten in folgender Fassung angenommen: « Aktien, welche im Besitz des Bundes oder der Kantone sind, werden von dieser Beschränkung nicht betroffen. » Es handelt sich nun heute darum, diesen Grundsatz in bezug auf Eisenbahngesellschaften in allgemeiner Form zu normieren. " (59)

Bundesrat Welti stellte klar, dass nach schweizerischem Eisenbahnrecht der Bund bei einem allfälligen Rückkauf unter allen Umständen das Anlagekapital zu vergüten habe, (60) und dass auch bei Durchführung einer Expropriation die volle Entschädigung auszurichten sei. Auch er erachte den Kaufpreis als zu hoch, wenn man nur die Erwerbung der Zentralbahn im Auge habe, doch zahle sich dieser hohe Preis aus, wenn die S.C.B. einmal Teil des schweizerischen Eisenbahnnetzes sei. Niemand dürfe glauben, nach Uebernahme der Zentralbahn würden die Eisenbahnen von heute auf morgen gesunden, nur eine umfassende Staatsbahn könne eine Besserung der Verhältnisse bringen. (61) Entschieden verurteilte er die Tendenz, in der Presse die Ostschweiz gegen die Westschweiz aufzuhetzen und Kirchturmpolitik zu treiben. Von magistraler Zurückhaltung zeugt das Bekenntnis des Departementsvorstehers, dass er sich ein Urteil darüber, ob die Aktien zu hoch bezahlt werden, nicht anmasse, er denke aber, die Kostenfrage sei nicht von erster Wesentlichkeit, vielmehr müsse die Frage allgemeiner gestellt werden: Wollen wir verstaatlichen oder nicht? In diesem Zusammenhang müsse er darauf hinweisen, dass die Frage der Verfassungsmässigkeit nach seinem Urteil nicht geregelt sei. Deshalb sollte diese zweifelhafte Frage der Verstaatlichung auch dem Volk vorgelegt werden. Der Bundesrat habe auch in anderen Fragen bei umstrittener Konstitutionalität von Neuerungen (Unfall- und Krankenversicherung) das Volk entscheiden lassen. (62)

Speiser* setzte sich eingehend mit dem Stimmrecht des Bundes in den Eisenbahnaktiengesellschaften auseinander. Er gab zu, dass der Ankauf der 50 000 Aktien nur sinnvoll sein könne, wenn das Stimmrecht des Bundes nicht beschränkt werde. Durch eben dieses unbegrenzte Stimmrecht des Bundes werde nun aber die Gesellschaft aufgehoben, der Einzelwille regiere anstelle des Kollektivwillens. Dadurch werde die Aktiengesellschaft aufgelöst, eine

Art Expropriation werde durchgeführt, wobei auf diesem Weg versucht werde, sich der Pflicht zur Entschädigung zu entziehen. Gehe der Bund dermassen mit Privatrechten um, so gehe man einer Zeit entgegen, von der das Sprichwort gelten würde: Princeps legibus solutus est. Der Weg, den der Bund beschreite, sei nicht vorzüglich, der Staat verlasse das Kapital und begeben sich auf den Markt. (63) 1852 habe der Bund nicht gewagt, die Bahnen selber zu bauen, und so habe er Gewinn und Risiko den Privatgesellschaften überlassen. Die Eisenbahnen seien aber nicht von Spekulanten gebaut worden sondern von gemeinnützigen Staatsmännern, die heute noch als Wohltäter gewisser Regionen gälten. Für Basel nun aber wäre es tragisch, wenn gerade die Zentralbahn zuerst zurückgekauft würde. Der von Welti vorgeschlagene Weg sei zwar möglich, doch entspreche er nicht den Anschauungen der Basler. Der Referent (Speiser) werde deshalb gegen den Ankauf der Aktien stimmen. Einer Vorlage über die Erwerbung der gesamten Gesellschaft könnte er unter Umständen zustimmen. (64)

Abegg erklärte, mit der Verstaatlichung höre die Spekulation keineswegs auf. Die Rente werde ihren Weg ins Ausland finden, wo ihr Preis gemacht werde. Weil er keine Klarheit über den Umfang der Verstaatlichung und die Amortisation habe, verwerfe er den Antrag der Kommission. Ausserdem sei auch der Preis zu hoch angesetzt. (65)

Jura-Bahn-Direktor Marti* bezeichnete den Kauf als die Gelegenheit, die nie mehr kommt. Es könne nun endlich der Privatspekulation entgegengetreten werden. In der Schweiz habe man keine Eisenbahnbarone mehr, die Bösen sei man also los, aber das Böse sei geblieben. Nun besässe die Schweiz nämlich Landvögte, Spekulanten und Strebertum, die kein Vaterland kennen. Das Stimmrecht des Bundes dürfe schon aus Rücksicht auf das Volk nicht beschränkt werden. Die ganze Bahn soll nicht gekauft werden, weil die Westschweiz gegen die Erwerbung sei. Er habe versucht, das Misstrauen zu zerstreuen, es sei nicht in Abrede zu stellen, dass die Simplonfrage hier eine Rolle spiele. Bei Berechnung des Aktienwertes sei auch die Zukunft in Betracht zu ziehen, die Zentralbahn sei der Schlüssel zum Staatsbahnnetz. Marti drückte den Wunsch aus, dass auch die Gegner der Vorlage diese gutheissen, damit die Frage dem Volk vorgelegt werden könne. (66)

Curti* führte aus, dass durch die Amortisation der Eisenbahnschuld ein Teil des Vermögens, von dem die Privaten Zins bezögen, wieder Nationalgut würde. Die Nationalisierung der Eisenbahnen sei denn auch eine Vermehrung des nationalen Vermögens, der Rückkauf ein Reicherwerden des Volkes. Den Ankauf der ganzen Zentralbahn wollte der Redner nicht, weil noch kein Organisationsgesetz ausgearbeitet worden sei. Die Frage der Expropriation sei noch zu wenig geklärt. Es könnten die Bahnen auch nach den konzessionsgemässen Bedingungen erworben werden. Im Falle einer Expropriation könnte die Entschädigung auch in Rententiteln ausgerichtet werden. Gewisse Volkskreise wären auch einer Zwangsenteignung nicht abgeneigt. Curti befürwortete den Kauf der Aktien und wünschte, dass weitere Erwerbungen auf diesem Wege getan werden. Man sollte nicht einem Schlagwort folgen, welches sich scheinbar gegen die Börsenspekulation richte und doch für die Börse sei. (67)

Schmid (Uri) wünschte eine Entscheidung des Volkes über die Frage Aktienkauf oder Expropriation. Er stellte die Legitimität der Gesetzesabänderung über das Stimmrecht des Bundes in Frage, weshalb er beantragte auf dieses Sachgeschäft der Abänderung nicht einzutreten. (68)

Decurtins (GR) wollte auf das Geschäft gar nicht eintreten wegen der schlechten Erfahrungen, die Graubünden mit dem Splügen und dem Lukmanier gemacht habe. (69)

Ador* stellte den Antrag, der wegen Reglementswidrigkeit dann allerdings ausser Diskussion gestellt wurde, das unbeschränkte Stimmrecht nicht nur dem Bund sondern allen Aktionären aus Gründen der Rechtsgleichheit zu gewähren. (70)

Unter Namensaufruf wurde über die Eintretensfrage entschieden. Der Antrag Scheuchzer, die Vorschläge der Kommission zurückzuweisen, damit untersucht werde, welchen Einfluss der Zentralbahnhandel auf die Moratoriumslinien habe, vereinigte bloss einzelne Stimmen auf sich. Mit 91 Ja gegen 39 Nein wurde bei zwei Enthaltungen (Riniker AG und Zschokke) Eintreten beschlossen. (71)

Die Kommission legte nach Vertagung der Beratung einen neuen Antrag betreffend die Abänderung des Rechnungsgesetzes vor. Danach sollte der Passus in Art. 1 lauten:

"Die in Art. 640, Absatz 2, des Obligationenrechtes in bezug auf das Stimmrecht der Aktionäre enthaltenen Beschränkungen und Vorbehalte finden auf Eisenbahngesellschaften, bei denen der Bund oder Kantone beteiligt sind, keine Anwendung." (72) (ursprüngliche Fassung Anm.56 dieses Kapitels)

Damit wollte man offensichtlich den Antrag Ador ins Gesetz aufnehmen. Bezzola* (Berichterstatter der Kommission) äusserte Bedenken, dem Staat grössere Rechte als den Privataktionären einzuräumen. Die neue Fassung wurde von Forrer* sofort bekämpft. Der Bund könne kraft seiner besonderen Stellung dieses Privileg beanspruchen. Privataktionäre könnten nämlich kurz vor der Generalversammlung ihre Aktien zedieren und diese nachher wieder zurückzedieren lassen, was dem Bund unmöglich sei, da jedermann wisse, wieviele Aktien im Eigentum des Staates seien. Mit dem Antrag Ador würde alles Gute wieder paralysiert. (73)

Speiser* führte darauf aus, dass durch die Anträge der Kommission die Rechtsverhältnisse der Bahnen zerstört würden, worauf Bundesrat Welti entgegnete, dass solche Massnahmen nicht notwendig wären, wenn die Aktionäre das Aktienstimmrecht nicht gesetzwidrig ausübten. Das unbeschränkte Stimmrecht für den Bund habe man gefordert, weil man sich in einer Notlage befinde, denn in der ganzen Schweiz werde das Gesetz umgangen. Untersuchungen über den wirklichen Aktienbesitz könnten kaum durchgeführt werden. Stimmrechtsbeschränkungen seien in Europa zwar selten, nur noch Belgien kenne ein solches Gesetz. Am Beispiel der Jura-Simplon-Bahn führte der Bundesrat vor, dass zwei Personen bei Aufhebung der Beschränkung faktisch die ganze Eidgenossenschaft niederstimmen könnten. Der Bund benötige dringend ein Privileg zur Wahrung der öffentlichen Interessen. (74)

In der Abstimmung über das Stimmrecht wurde der neue Antrag der Kommission mit 65 gegen 49 Stimmen (für Antrag Forrer, unbeschränktes Stimmrecht für Bund) angenommen. Damit wurde die Stimmrechtsbeschränkung für alle Besitzer von Eisenbahnaktien, an deren Gesellschaft auch der Bund beteiligt ist, aufgehoben. (75)

Zu Beginn der Detailberatung über den Aktienkauf standen sich gleich zwei Anträge gegenüber, der Antrag der Kommission auf Teilkauf, begründet mit dem mangelnden Vertrauen der Westschweiz und ein Antrag Bürkli auf Erwerbung der gesamten Zentralbahn, der damit begründet wurde, dass der Bund endlich zeigen könne, was er zu leisten vermöchte. (76)

Die nachfolgende Diskussion wurde durch die Beiträge von Marti und Bundesrat Welti dominiert. Marti erklärte, es sei bekannt, dass man der Gesamtverstaatlichung den Vorzug gebe. Vor allem in Zürich werde die Gesamtverstaatlichung an ein Organisationsgesetz und an die Abgabe gewisser Garantien geknüpft. Die Garantien könnten Zürich heute noch nicht gegeben werden, da die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen seien. Ausserdem sei es merkwürdig, dass gerade aus den Kantonen mit einer gescheiterten Eisenbahnpolitik das grösste Misstrauen gegen die Operationen des Bundes vorgebracht würden. Zürich, Basel und Genf würden zwar als Emporen der Industrie und Wissenschaft anerkannt, aber in Eisenbahnsachen habe Bern das Richtige getroffen, wofür es nicht nur Anerkennung sondern auch Nachahmung verdiene. Der Redner, der für sein Votum Beifall erntete, stellte den Eventualantrag, den Bund zum Ankauf weiterer Zentralbahnaktien zu ermächtigen. (77)

Bundesrat Welti hielt fest, dass auch mit der Zentralbahn unterhandelt werden sollte, weshalb er weit davon entfernt sei, den Antrag auf Erwerbung der gesamten Gesellschaft zurückzuziehen. Hätte sich die Kommission auf den Gesamtkauf einigen können, hätte der Bundesrat diesen Antrag unterstützt. Nachdem diese Möglichkeit nun aber ausgeschlossen sei, bleibe kein anderer Weg als der des Aktienkaufes. Dennoch sei es von Nutzen, dass die Kommission zwischen zwei Varianten habe wählen können. Nach beschlossenen Aktienkauf haben die Behörden immer noch freie Hand, d.h. durch den Beschluss wird das weitere Vorgehen nicht präjudiziert. Nach der langen Diskussion sei ihm der materielle Unterschied zwischen Aktienkauf und Uebernahme der gesamten Zentralbahn nicht klar geworden. Wenn der Bund nämlich 50 000 Aktien besitze, sei es ein leichtes, die Gesamtübernahme durch den Bund oder eine Fusion zu beschliessen. (78)

Für die Abstimmung lagen drei Anträge vor: Der Antrag der Kommission, vom Kauf der gesamten Zentralbahn abzusehen, der Antrag Bürkli, die gesamte Bahn zu übernehmen und der Eventualantrag Marti, der Bundesrat sei ermächtigt, weiterhin Aktien der S.C.B. zu kaufen. In der Eventualabstimmung erhielt der Antrag Bürkli 37 Stimmen, Martis Antrag konnte die Mehrheit der Stimmzahl auf sich vereinigen. In der definitiven Abstimmung siegte aber der Antrag der Kommission dem eventuell angenommenen Antrag Marti gegenüber mit 83 zu 18 Stimmen. (79)

In der Generalabstimmung schliesslich wurde der Bundesbeschluss betreffend Ankauf von Aktien mit 82 gegen 32 Stimmen gutgeheissen, das Bundesgesetz betreffend die Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen wurde mit 90 gegen 13 Stimmen angenommen. (80)

Im Ständerat, an den das Geschäft zur Behandlung ging, lagen ein Mehrheitsantrag der Kommission auf Zustimmung zu den Beschlüssen des Nationalrates und ein Minderheitsantrag auf Nichteintreten auf die beiden Entwürfe des Bundesrates vor. Herr Schoch, der zusammen mit Peterelli den Minderheitsantrag vertrat, legte überdies noch einen individuellen Antrag vor, der die Kompetenzen des Bundes im Eisenbahnwesen ausdehnen und die Inhaberaktien der Eisenbahngesellschaften in Namenaktien umwandeln wollte. Herr Soldati* stellte ebenfalls einen individuellen Antrag: "Die Bundesversammlung ... beschliesst:

- Art. 1. Der Bundesrat wird ermächtigt, die ganze Zentralbahnunternehmung mit ihrem gesamten beweglichen und unbeweglichen Eigentum unter den im Vertrag vom 5. April 1891 zwischen dem Bundesrate und dem Direktorium der Zentralbahn vereinbarten Bedingungen anzukaufen.
- Art. 2. Der Bundesrat wird beauftragt, gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Der Bundesrat wird eingeladen, der Bundesversammlung einen Gesetzesentwurf über den Rückkaufsmodus und die Organisation der Verwaltung des schweizerischen Eisenbahnnetzes vorzulegen."

(81)

Blumer* beantragte Eintreten auf den Mehrheitsantrag der Kommission. Der Bund habe durch das Einnehmen einer beobachtenden Stellung auch für die Zukunft ein gutes Geschäft gemacht. Prinzipielle Gegner des Rückkaufes liessen sich bloss noch in finanziell interessierten Kreisen finden. Die Ostschweiz stehe dem Projekt sympathisch gegenüber, und die Westschweiz bange - ohne Grund zwar - um den Simplon. Zürich leide darunter, dass nicht nach dem Prinzip der Römer zwei Verkehrswege erstellt worden seien, nachdem aber auch Alt fry Räthien einen Durchstich erhalten habe, führten dann eben drei statt nur zwei Verkehrsstränge über die Alpen. (82)

Nach Blumer und Robert sprach Kellersberger als dritter der Berichterstatter. Er bedauerte, dass nicht die ganze Unternehmung erworben werden sollte. Eine Abänderung des Eisenbahngesetzes sei notwendig, um dem Bund eine starke Stellung neben den Spekulanten zu sichern. (83)

Peterelli* und Schoch begründeten ihren Antrag auf Nichteintreten damit, dass nur eine künstliche Interpretation des Artikels 21 der Bundesverfassung zulasse, dass der Bund bestehende Institute an sich ziehen könne. Das Volk dränge gar nicht so sehr nach Verstaatlichung, beispielsweise habe die Landwirtschaft ihre Meinung noch nicht geäussert, und auch andere Interessengruppen müssten zuerst um ihre Ansicht gefragt werden. Der individuelle Antrag Schoch genüge vollauf, den bestehenden Uebelständen abzuhelpfen, und er stehe ganz im Gegensatz zum Mehrheitsantrag auf verfassungsmässig sicherem Boden. (84)

Soldati* bekämpfte in einer zweieinhalbstündigen Rede den Aktienkauf mit der Begründung, der Bund mache ein schlechtes Geschäft. Er bekannte, dass er ein Vorkämpfer für die Nationalisation der Eisenbahnen sei. Wüsste er ein besseres Mittel zur Beendigung der Zerstückelung des schweizerischen Eisenbahnnetzes und der Schwierigkeiten um Tarife, Fahrpläne, etc. würde er einen Rückkauf zurückweisen. Nach seiner Ueberzeugung aber könne das anvisierte Ziel nur über die Nationalisierung erreicht werden. Allerdings gebe es da einige Kardinalpunkte, die vor Inangriffnahme des Projektes geprüft werden müssten:

- Auf welche Art soll im Prinzip zurückgekauft werden?
- Welche Organisation soll die Staatsbahn bekommen?

Das Gesetz sollte vor der Erwerbung ausgearbeitet sein, bei Einführung des Alkoholmonopols habe man auch nicht zuerst die Einnahmen verbucht und erst später die gesetzlichen Grundlagen geschaffen. So wisse man zur Zeit nicht, wohin die Verstaatlichung der Eisenbahnen führe. Wolle man bei irgend einem Netz beginnen, um bei der kleinsten Drahtseilbahn aufzuhören? Es werde hier ein Weg betreten, dessen Ziel man nicht kenne. Zur Preisfrage meinte der Referent, dass die Bankensyndikate auch nur dann mit Angeboten an den Bundesrat heranträten, wenn die Aktien günstig ständen. Er habe denn auch den Eindruck, dass die Aktien zu teuer seien. Es sei zwar nicht leicht, sich ein Urteil über den richtigen Preis zu bilden, aber es seien die Umstände, die ihn in seinem Urteil bestärkten. Gerade deshalb seien gesetzliche Richtlinien notwendig, nach denen dann verfahren werden könnte. Nach Ablauf der Konzessionen müsse der Bund die Bahnen gar nicht zurückkaufen, wie das Bundesrat Welte immer wieder betonte, der Staat könne zwar kaufen, aber es wäre dann ein schlechtes Geschäft.

Seinen Antrag, die ganze Unternehmung zu kaufen, begründete Soldati - und es scheint, als habe er mit diesem Argument viele Parlamentarier überzeugt - folgendermassen:

Wenn der Vertrag gut sei, warum dann nicht die ganze Unternehmung kaufen, wenn er schlecht sei, warum die Hälfte akzeptieren? Das Volk werde kaum begreifen, aus welchen diffusen Vorstellungen heraus man nur die Hälfte eines guten Geschäftes akzeptieren soll. Es gebe denn auch kaum Gründe für einen Teilkauf, es sei, man suche sie in den Regionalinteressen, wo man sie auch finde. (85)

Die Abänderung des Stimmrechts in Aktiengesellschaften berge grosse Gefahren in sich. Wenn der Bund nämlich die Mehrheit der Stimmen in einer Aktionärsversammlung besitze, könne nicht mehr von einer Aktiengesellschaft gesprochen werden, denn an sich bestimme ja nur mehr einer allein und die "volonté générale", die die Aktiengesellschaft auszeichne, komme gar nicht mehr zum Zuge. In einem solchen Moment nun sei man auf die Loyalität des Bundesrates (als Inhaber des "Gesellschaftswillens") angewiesen, weil kein Gesetz die weitere Entwicklung bindend festlege. Die Garanten des Rechts müssten aber in den Gesetzen gesucht werden und nicht in den Menschen.

Ein Prinzip, das solche Eventualitäten zulasse, sei ein ungerechtes und räuberisches Prinzip. Auch wenn die Männer aus Ehrgefühl die Situation nicht ausnützten, bleibe das Gesetz nicht weniger schlecht.

Die Aufhebung des Art. 640 des Obligationenrechts in Eisenbahngesellschaften, an denen Bund oder Kantone beteiligt sind, könne sich auch gegen die Volksinteressen wenden. Durch Verkauf eines kleinen Aktienpaketes an einen Kanton könnte beispielsweise der Einfluss eines Grossaktionärs von heute auf morgen zum alleinigen Willen anwachsen. Es sei zu warnen vor den Instrumenten, die die Behörden den Syndikaten durch unvorsichtige Modifikationen von Entwürfen in die Hand gäben. (86)

Bundesrat Welti setzte sich vornehmlich mit dem Votum Schochs auseinander und meinte, das Dogma, dass der Bund gar nicht berechtigt sei, die Bahnen an sich zu ziehen, finde so wenig Anhänger, dass vom praktischen Standpunkt aus darüber hinweggegangen werden könne. (87)

Isler* erachtete den Aktienkauf als falschen Weg, da der Bund Grossaktionär werde und von seiner Hoheitsstellung in eine privatrechtliche hineingetrieben werde. Die Gesetzesänderung wiege denn auch schwerer als der Rückkauf. Der Antrag des Bundesrates schaffe auch in finanzieller Hinsicht Rechtsungleichheit, weil nicht überall gleich teuer gekauft werde. Nur die Expropriation behandle alle gleich. Er sehe den Bund lieber vor dem Bundesrichter als an der Börse. (88)

Unter Namensaufruf wurde über die Eintretensfrage abgestimmt. 26 Ständeräte stimmten für Eintreten auf die Vorlage, 16 dagegen. (89)

In der Detailberatung hob Soldati* hervor, dass es ihm mit seinem Antrag darum ginge, einen Präzedenzfall zu vermeiden. Kaufe der Bundesrat nämlich lediglich 50 000 Aktien, könnte er dieses System generalisieren und von anderen Gesellschaften auch nur die Hälfte des Aktienkapitals übernehmen, womit man am Ziel der Nationalisation der Eisenbahnen aber vorbeiginge. Die Gesellschaften würden fortbestehen, und der Bund hätte nur die Lasten der Verstaatlichung zu tragen, ohne an den Vorteilen teilzuhaben. (90)

Danach wurde über die Frage diskutiert, ob die ganze Unternehmung erst gekauft werden könne, nachdem die 50 000 Aktien erworben worden seien. Vom Bundesrattstisch aus wurde dann klargestellt, dass die Erwerbung der ganzen Gesellschaft nicht an den vorherigen Kauf der Aktien gebunden sei. (91)

Ueber den Abstimmungsmodus entstanden Differenzen, insbesondere darüber, ob durch Koordination oder in Form der Eventualität zu entscheiden sei. Die Abstimmung wurde einige Male durch erläuternde Zwischendiskussionen unterbrochen. (92) In Eventualabstimmung wurde zuerst der Antrag Isler (Beschränkungen des Stimmrechts finden in Eisenbahngesellschaften generell keine Anwendung) gegenüber dem Antrag Scherb (keine Stimmrechtsbeschränkung, wenn Bund oder Kantone zu mindestens $\frac{2}{5}$ am Aktienkapital beteiligt sind) angenommen.

Der Antrag der Kommission auf Zustimmung zu den Beschlüssen des Nationalrats wurde mit einem Amendement versehen angenommen, gegenüber dem Antrag Soldati, kein solches Gesetz zu erlassen. Diese Abstimmung sollte nach der Entscheidung über den Kauf der S.C.B. nochmals stattfinden.

Der Antrag Soldati auf Kauf der ganzen Unternehmung konnte mehr Stimmen auf sich vereinigen als der Antrag "von Arx" auf Erwerbung der 50 000 Aktien (ursprünglicher Entwurf des Bundesrates vom 21. März 1891). Soldatis Antrag obsiegte auch über den Mehrheitsantrag der Kommission, womit die Eventualabstimmung abgeschlossen war.

In der definitiven Abstimmung vereinigte der Antrag Soldati (Erwerbung der gesamten Zentralbahn) 21 Stimmen auf sich und der Mehrheitsantrag (Kauf von 50 000 Aktien nach dem Beschluss des Nationalrates) ebenfalls 21 Stimmen. Das Präsidium (Götttsheim*) fällte den Stichentscheid zu Gunsten des Antrags Soldati.

Der Antrag der Kommission auf Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates in der Frage des Rechnungswesens wurde nun in definitiver Abstimmung verworfen. Das Postulat Soldati (Gesetzesentwurf über Rückkaufmodus und Organisation der Bahnen (93)) wurde überwiesen, während der individuelle Antrag Schoch (Ausdehnung der Kompetenzen des Bundes in bezug auf den Be-

trieb und die Verwaltung der Eisenbahnen) durch Stichentscheid des Präsidenten abgelehnt wurde. (94)

Der Ständerat hatte sich also für den Kauf der ganzen Zentralbahn entschlossen, wobei die Frage des Stimmrechts an Aktualität verlor, weil der Bund als Eigentümer sowieso das Verfügungsrecht über sein Eigentum zugesprochen bekommen sollte. In bezug auf andere Eisenbahngesellschaften sollte der Bund nicht zum voraus begünstigt werden. Nach der Vorstellung des Bundesrates hätte der Teilkauf der Zentralbahn zusammen mit der Abänderung des Rechnungsgesetzes behandelt und beschlossen werden sollen, um dem Bund die angestrebten Vorteile zu verschaffen. Während der Diskussion im Parlament wurde dann aber doch nach Sachgebieten (Kauf, Stimmrecht) diskutiert. Erst Soldatis Vorstoss stellte dann die "Einheit der Materie" wieder her, wobei aber aus logischen Gründen auf eine Begünstigung des Bundes in Generalversammlungen verzichtet wurde. Dennoch hätte vielleicht hier im gleichen Zuge eine Vorzugsstellung für den Bund geschaffen werden können.

Dem Nationalrat, an den das Geschäft zur Bereinigung ging, wurden von der Kommission drei Anträge vorgelegt:

1. Ein Antrag auf Verschiebung der Behandlung auf eine ausserordentliche Bundesversammlung,
2. ein Antrag auf Zustimmung zu den Beschlüssen des Ständerates und
3. ein Antrag auf Festhalten an den früheren Beschlüssen des Nationalrates.

Keel* begründete den Antrag auf Verschiebung damit, dass durch die Eisenbahnkatastrophe von Mönchenstein eine Aufregung entstanden sei, welche die Entscheidung des Ständerates beeinflusst habe. Deshalb sollte jetzt Abklärung und Beruhigung des Volkes abgewartet werden, wobei die S.C.B. inzwischen auf den baulichen Zustand hin untersucht werden sollte. (95)

Auch Paschoud meinte, es sei eine völlig neue Situation geschaffen worden. Durch den Entscheid des Ständerates sei die Frage des Rückkaufs noch viel komplexer geworden. Aus drei Gründen sollte eine Beratung aufgeschoben werden:

- Abwarten der Konsequenzen, die sich aus dem Unglück von Mönchenstein ergäben,
- Untersuchung der Konsequenzen, die sich aus der Uebernahme der ganzen S.C.B. gegenüber dem Aktienkauf ergäben,
- Komplikationen, die sich aus der Liquidation ergeben könnten.

Fahre man weiterhin mit dem Penetrationssystem fort, so reduziere man das Problem Stück um Stück und komme so zu akzeptablen Verhältnissen.

(97)

Künzli* referierte über die in der Kommission geäusserten Motive zur Verschiebung. Dies seien vor allem Bedenken hinsichtlich Simplondurchstich, Rücksichten auf die Fusion mit der Jura-Simplon-Bahn und das Fehlen eines Organisationsgesetzes gewesen. Lediglich Keel habe eine Verschiebung zwecks technischer Expertise gewünscht, während zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine Verschiebung des Sachgeschäfts kaum mehr möglich sei. Der Vertrag über den Ankauf der ganzen Bahn laufe bis zum 1. November 1891. (98) In einem Schreiben an den Bundesrat habe das Konsortium mitgeteilt, dass es sich, falls in der laufenden Session nicht über den Aktienkauf entschieden werde, nicht mehr an den Vertrag gebunden fühle. Die Frage, die dem Volke vorzulegen sei, wenn der Nationalrat dem Ständerat folge, laute ganz einfach: Wollt ihr verstaatlichen oder nicht? (99) Stockmar wollte die Frage anders stellen: Sollen die schweizerischen Eisenbahnen vom Bundesrat oder von der Berliner Börse abhängen? (100)

Zschokke* erklärte, dass der Wert der S.C.B. durch eine Fusion mit der Jura-Simplon-Bahn ungemein steige. Es handle sich dabei lediglich um eine Betriebsfusion, von einer Kapitalfusion sei nicht die Rede. Die beiden Netze repräsentierten zusammen 1320 km, während das gesamte Netz der Normalbahnen ca. 2940 - 3000 km aufweise. Der Preis sei für den Bund tragbar, da die Bahn in Zukunft eine grosse Rendite verspreche. Trotzdem hätte er es lieber gesehen, man hätte Rententitel zu 750.- Fr. à 4% ausgegeben, statt solche zu 1000.- à 3%. Man könnte nämlich später die Rente auf 3½ oder 3% herabsetzen und müsste bloss 750.- Fr. zurückzahlen. (101)

Häberlin wandte sich entschieden gegen eine Verschiebung: "Ich habe von seiten der Herren Paschoud und Richard immer die gleichen Bedenken punkto Simplon-Aktienkauf, punkto Fusion der Jura-Bern-Luzern-Bahn mit der Jura-Simplon-Bahn und hinwieder so schlagende Gründe aus dem Munde des Herrn Bundespräsidenten gehört, dass ich daran zweifle, ob eine längere Studiumsfrist bei jenen Herren irgend etwas nützen würde. Es ist alles debattiert worden. ... Andere wollen eine Vervollständigung des Aktenmaterials, Untersuchungen des Zustandes der Zentralbahn. Was kann in der kurzen Zeit von vier Wochen herauskommen? Ich frage Sie: was soll der Bundesrat in vier Wochen der Bundesversammlung Neues vorlegen, das wir heute noch nicht wissen?" (102)

Théraulnaz plädierte für zwei bis drei grosse private Eisenbahngesellschaften, wozu der Bund lediglich den Rahmen zu schaffen hätte. Bundesrat Welti entgegnete darauf, dass die Pläne des Herrn Théraulnaz, auch wenn die Verstaatlichung heute nicht beschlossen werde, unter keinen Umständen reifen würden. Auch der Antrag auf Verschiebung sei nichts anderes als ein Antrag auf Verwerfung. Der Ankauf der Zentralbahn führe endlich den Bruch mit einem System herbei, das sich nach mehrheitlicher Meinung überlebt habe. Für manchen sei die Entscheidung schwierig, was man daran merke, dass viel mehr gegen Vorwände als gegen Gründe gekämpft werden müsse. Die Schwierigkeit mit einer Vertagung zu beseitigen, sei zwar ein bequemes Mittel, dessen Hilfe aber nicht lange dauere, da man bald die Konsequenzen zu tragen habe. (103)

Die Abstimmung ergab 43 Stimmen für Verschiebung des Sachgeschäftes auf einen späteren Zeitpunkt und 81 Stimmen für Eintreten. Vor allem die Westschweizer Abgeordneten, aber auch die Vertreter der katholisch-konservativen Partei stimmten für Verschiebung. (104)

In eventueller Abstimmung wurde mit 83 zu 29 Stimmen, welche auf den dritten Antrag der Kommission fielen, Zustimmung zum Ständerat beschlossen. Dieser Beschluss wurde in definitiver Abstimmung mit 80 gegen 38 Stimmen gegenüber dem Antrag Schobinger auf gänzliche Verwerfung festgehalten. (105)

Damit hatte auch der Nationalrat dem unveränderten Antrag von Ständerat Soldati zugestimmt, womit der Gegenstand als erledigt an den Bundesrat ging. (106)

6.4. Die Referendumsbewegung

Der Bundesbeschluss über den Ankauf der Zentralbahn wurde im Bundesblatt veröffentlicht, und die Einsprachefrist setzte der Bundesrat auf 29. September fest. Art. 1 des Beschlusses lautete: "Der Bundesrat wird ermächtigt, die ganze Zentralbahnunternehmung mit ihrem gesamten beweglichen und unbeweglichen Vermögen unter den im Vertrag vom 3. April 1891 zwischen dem Bundesrat und dem Direktorium der Zentralbahn vereinbarten Bedingungen anzukaufen." (107)

Damit hatten die Räte einem Vertrag zugestimmt, den sie nicht im Wortlaut kannten (siehe Votum Isl r (Stenogr. Bulletin S. 236)). (108)

Die Referendumsbewegung wurde vom Eidgenössischen Verein (109), diversen sozialdemokratischen Vereinen und konservativ-ultramontanen Kreisen getragen. Hauptmotiv war ein zu hoher Kaufpreis (Sozialdemokraten), das Bestreben zur Aufrechterhaltung des Privatbahnsystems, weil es einträglich war (Eidg. Verein) und die politischen Gefahren einer Staatsbahn (Konservative). (110) Von 653 792 Stimmberechtigten unterzeichneten 91 698 das Referendum (14 %). (111) Das Hauptkontingent stellte Waadt mit rund 22 000, Zürich und Freiburg mit je 11 000 Unterschriften, während die Ostschweiz sehr schwach beteiligt war (St. Gallen 700 Unterschriften). (112)

Die Unzufriedenheit in gewissen Kreisen spiegelt sich auch im Fortführen der Vorsch ge für einen besseren Rückkaufsmodus - die Konservativen waren in dieser Phase federführend - , sodass der Schluss nicht fernliegt, dass diese Vorsch ge bloss taktisches Mittel waren. Die Schweizer Presse prüfte denn auch jeden Vorschlag auf die Redlichkeit der zugrundeliegenden Motive. Als Kristallisationspunkte der im November einsetzenden Diskussion auf breitester Basis können bezeichnet werden:

- Der Luzerner "Reformvorschlag" vom 8. November 1891,
- Der "Vorschlag zum Frieden" der "Ostschweiz" vom 8. November 1891,
- Die Rede von Bundesrat Welti in Basel vom 1. Dezember 1891.

Bereits am 3. September 1891 veröffentlichte der Landbote den Vorschlag eines Freiburgers, der zwar kein Echo fand, in dem die Gesellschaften S.C.B., J.S.B., und V.S.B. Gegenstand eines Rückkaufs sein sollten. Statt einer Eisenbahnrente sollte jeder Gesellschaft während 75 Jahren eine bestimmte Summe ausbezahlt werden zur Tilgung der Schuld im voraus. Nach 10 - 15 Jahren hätte der Bund das Recht, die gesamte Annuitätenschuld auf einmal zu begleichen und könnte damit die Gesellschaft übernehmen. Der Autor der Studie, Renevey, berechnete die jährlichen Aufwendungen des Bundes auf 11'446'206 Fr. für Annuitäten und Zinsen. (113)

Der Nachteil dieses Verfahrens liegt für den Bund in der Nichtrealisierbarkeit der Investitionen über lange Zeit. Der Idee steht das französische Vorbild zu Grunde. Dort hatte der Staat zur Erschliessung der Provinzen namhafte Zuschüsse an den Bau von Eisenbahnlinien (unbewegliches Vermögen) geleistet. Den Gesellschaften war die Auflage gemacht worden, ihre Schulden bis 1950 soweit amortisiert zu haben, dass dem Staat die unbeweglichen Vermögensteile unentgeltlich zufallen konnten. (114) In der Schweiz sollten nun durch die Zuwendungen des Staates die versäumten Investitionen nachgeholt werden, um das gleiche Ziel, den Heimfall der Bahnen, zu erreichen.

Auch die Neue Zürcher Zeitung publizierte einen Reformvorschlag, der die Einsetzung einer Fachbehörde (Eisenbahnrat) und eine ständige eidgenössische Kommission (Eisenbahnkommission), sowie die Erweiterung der Bundeskompetenzen in Tarif- und Fahrplanfragen forderte. Ziel sollte schliesslich die Uebernahme der Bahnen durch die Eidgenossenschaft sein, ohne ihr dabei die Schuldenlast aufzubürden. Dies sollte auf dem Weg einer gründlichen Revision des Eisenbahngesetzes und der Konzessionen erreicht werden. Der Vorschlag lief darauf hinaus, dass der unentgeltliche Heimfall gesetzgeberisch vorbereitet werden sollte. (115)

Die Diskussion wurde anfangs November, nach Tagungen des Eidgenössischen Vereins in Olten und des Grütlivereins in Luzern, auf breitester Basis aufgenommen. (116)

Tabelle 18 vermittelt ein Bild über die Stellung der politischen Presse aber auch über diejenige der einzelnen Presseorgane im Meinungsbildungsprozess:

Tab. 18 <u>Stellungnahme zur Zentralbahnvorlage</u> (117)				
ORGAN	Kf.	POLITISCHE TENDENZ	AUFL. 1896	STELLUNGNAHME
Neue Zürcher Zeitung	ZH	freis.	10 500	pro
Zürcher Freitagsztg.	ZH	kons.	3 500	contra
Bülach-Dielsdorfer Wochenztg. (Scheuchzer)	ZH	demokr.	3 000	contra
Landbote	ZH	demokr.	7 800	pro
Zürcher Post	ZH	demokr.	5 000	pro
Grütlianer	ZH	soz. demokr.	14 000	contra
Der Sozialdemokrat	BE	soz. demokr.	-	contra
Arbeiterstimme	BE	soz. demokr.	3 500	contra
Bund	BE	freis.	7 000	pro
Berner Zeitung	BE	lib. rad.	-	pro
Schweiz. Eisenbahnztg.	BE	neutral	2 500	pro
Vaterland	LU	k. kons.	8 000	contra
Schwyzer Zeitung	SZ	k. kons.	1 200	contra
Glarner Nachrichten	GL	demokr.	5 000	contra
La Liberté	FR	k. kons.	3 000	contra
Solothurner Tagblatt	SO	freis.	4 200	pro
Basler Nachrichten	BS	freis. demokr.	-	pro
Nationalzeitung	BS	freis. demokr.	14 500	pro
Allg. Schweizerzeitung	BS	lib. kons.	5 500	contra
Tageblatt für den Kanton Schaffhausen	SH	unabh.	3 500	contra
Appenzeller Volksfreund	AI	k. kons.	1 800	contra
St. Galler Tagblatt	SG	lib.	7 200	pro
Ostschweiz	SG	k. kons.	-	pro/contra
Bündner Tagblatt	GR	föd. kons.	-	contra
Bündner Nachrichten	GR	rad. demokr.	-	contra
Der freie Rätier	GR	freis. demokr.	5 000	pro
Aargauer Nachrichten	AG	freis. demokr.	-	pro
Thurgauer Zeitung	TG	freis.	8 800	pro
La Libertà	TI	k. kons.	200	contra
Il Dovero	TI	lib.	1 400	contra
Riforma	TI	lib. rad.	1 500	pro
Gazzetta Ticinese	TI	lib.	2 000	contra
Gazette de Lausanne	VD	lib. kons.	6 000	contra
La Revue (Ruchonnet)	VD	demokr.	-	contra
Gazette du Valais	VS	k. kons.	1 450	contra
Le National Suisse	NE	rad.	5 200	pro
Journal de Genève	GE	lib. kons.	-	contra
Le Genevois	GE	rad. lib.	5 000	pro

Die Diskussion in der Presse trug kaum den Charakter eines Dialogs zwischen den Gruppierungen. Dies ist bei der vorhandenen Ausgangslage denn auch nicht weiter verwunderlich. Gruppen, die sich sonst feindlich gesinnt waren, marschierten nun vereint gegen einen gemeinsamen Feind: Die Zentralbahnvorlage. Extremstes Beispiel dafür ist der eidgenössische Verein und der Grütliverein. Der Eidgenössische Verein wies das Geschäft zurück, weil er überhaupt keine Staatsbahn wollte, der Grütliverein aus opportunistischen Gründen, wegen des hohen Preises. In der Urne wog das aus prinzipiellen Gründen eingelegte Nein aber ebensoviel wie das aus opportunistischen Erwägungen heraus entstandene. (118)

Auch das Journal de Genève, aus Prinzip verstaatlichungsfreundlich, ging trotz des prinzipiellen Gegensatzes mit dem Eidgenössischen Verein einig, dass die Vorlage zu verwerfen sei. Dabei traf es mit dem Eidgenössischen Verein in zwei Punkten zusammen: Die Zeitung meinte, der Verstaatlichung der Eisenbahnen müsse eine Verfassungsänderung vorangehen, welche den Bund zum Erwerb und Betrieb der Eisenbahnen ermächtige, während der Eidgenössische Verein in seinem Rundschreiben ausführte, dass die Bundesversammlung ohne vorherige Verfassungsrevision und dementsprechende Befragung des Volkes zu einer so weitgehenden und keineswegs so klar vorgeesehenen Auslegung des Art. 23 der Bundesverfassung nicht berechtigt sei. Die Genfer Zeitung verlangte Bürgschaften für die regionalen und kantonalen Interessen, während im Rundschreiben betont wurde, dass über eine Reihe von hochwichtigen Fragen, welche sich auf die Organisation und Durchführung des Staatsbahnsystems beziehen, noch keine irgendwie massgebende Antwort erfolgt sei. (119)

Der Eidgenössische Verein erblickte in diesem Schritt des Bundes die grösste Gefahr für die Daseinsbedingungen des Landes, seiner Ruhe, seines Gedeihens und seiner Stellung nach aussen. Der Kampf ums Dasein in Eisenbahnsachen werde vom privaten und kantonalen Boden auf den eidgenössischen verlegt. Die NZZ bemerkte hierzu, dass sie die Logik dieser Behauptung nicht anerkennen könne, die Hauptkämpfe seien doch bisher zumeist auf eidgenössischem Boden ausgetragen worden. (120)

Der Luzerner Vorschlag wurde am 8. November - der Abstimmungstermin war vom Bundesrat auf den 6. Dezember festgesetzt worden (121) - von der konservativen Partei im "Vaterland" veröffentlicht. Man verwarf den Bundesbeschluss und die Verstaatlichung der Bahnen überhaupt aus folgenden Gründen:

- Die Verstaatlichung bringt Gefahren für die freiheitliche Entwicklung des Volkes mit sich, was vor allem durch die Bundesbürokratie verursacht wird.
- Die Unabhängigkeit des Landes wird durch die grosse Verschuldung gefährdet.
- Das gleiche Ziel, das angestrebt wird, kann auch auf dem Boden der Privatgesellschaften verwirklicht werden, vornehmlich auf dem Weg einer Reform der Eisenbahngesetzgebung.

Der Reformvorschlag der Luzerner Konservativen beinhaltet im wesentlichen folgende Punkte:

- Es können nur noch Schweizer in den Verwaltungsrat einer Eisenbahngesellschaft gewählt werden.
- Eisenbahnaktien können nur noch als Inhaberaktien ausgegeben werden. Die Maximaldividende beträgt 4 1/2 %.
- Mehrerträge werden wiederum investiert oder zur Amortisation verwendet.
- Die Amortisation wird so geregelt, dass der Bund nach 70 Jahren unentgeltlich Eigentümer des unbeweglichen Vermögens der Eisenbahnen ist.
- Ein Eisenbahnrat, der aus Fachleuten besteht und direkt dem Bundesrat unterstellt ist, wird ins Leben gerufen.
- Es wird eine ständige Eisenbahnkommission aus Vertretern des Handels, der Industrie, der Landwirtschaft und der Kantone bestellt.
- Die Kosten für Eisenbahnrat und Eisenbahnkommission werden von den Eisenbahngesellschaften getragen.
- Der Eisenbahnrat hat für sämtliche Hauptbahnen die Betriebsunifikation an die Hand zu nehmen.
- Der Bundesrat strebt auf dem Weg der Verständigung eine den veränderten Umständen Rechnung tragende einheitliche Konzession an.

- Auf welchem Weg der Anstoss zur Reform zu geben sei, Motion in der Bundesversammlung, Petition oder Initiativbegehren, wollte sich die konservative Partei auf einen späteren (!) Zeitpunkt vorbehalten. (122)

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren - einige Zeitungen sprachen den Verdacht offen aus - dass dieser Reformvorschlag Teil einer ganzen Strategie ist, die mit dem Antrag auf Verschiebung innerhalb der vorbereitenden Kommission des Geschäfts von der Frühjahrs- auf die Sommersession 1891 begonnen hatte. Von kaum einer Seite wurde dem Vorschlag wirkliche Aufrichtigkeit zuerkannt, obwohl er durchaus diskutabile Programmpunkte aufzuweisen hatte. "Es ist das Programm nicht ein Deus ex machina, welcher in die Tragikomödie des schweizerischen Eisenbahnrückkaufs endlich die Lösung bringt, sondern nur der schwarze Begleiter des St. Nikolaus. Nach dem 6. Dezember, fürchten wir, wird der Eifer, das Eisenbahnwesen gründlich zu bessern, bei den Gegnern des Zentralbahnkaufes nicht mehr so gross sein..." (123)

Bei genauer Betrachtung des Programms muss auffallen, dass dieser Vorschlag nicht konsequent auf der konservativen Linie liegt, auch wenn wir vom Bruch mit dem Prinzip, dass überhaupt keine Staatsbahnen eingeführt werden sollen, absehen. Weil man den Föderalismus in Gefahr sah, wollte man sich mit diesem Programm vor der zentralistischen Bundesgewalt retten und hintertrieb die Verstaatlichung der Eisenbahnen. Nun soll aber gerade nach diesem Programm der Einfluss des Bundes in ganz beträchtlichem Ausmass gesteigert werden (Einheitskonzession, Eisenbahnrat und Eisenbahnkommission), sodass dem Zentralismus Vorschub geleistet wird. Dies ist ein Zugeständnis an die Radikalen (Zentralisten), während das Beharren auf dem Konkurrenzsystem als eine Konzession an den Liberalismus gewertet werden kann. Bemerkenswert ist das Programm dennoch, denn es stellt eine Tendenzwende der katholisch-konservativen Eisenbahnpolitik dar, die sich endlich von der Negation der Frage freimachte.

Die Ernsthaftigkeit des Luzerner Vorstosses wurde von der "Ostschweiz", die vom "Vaterland" wegen ihrer Eigensinnigkeit in Eisenbahnfragen während Wochen heftig attackiert worden war, in Zweifel gezogen:

"Das 'Vaterland' findet sodann manche Berührungspunkte zwischen dem Luzerner und dem St. Galler Programm heraus; nur, meint es, werde man n a c h dem 6. Dezember sich darüber verständigen müssen. Darin sind wir (die 'Ostschweiz') nun aber gegenteiliger Ansicht. Wenn man sich n a c h dem 6. Dezember darüber verständigen kann, so kann die Verständigung auch v o r dem 6. Dezember eintreten, und weil sie v o r h e r möglich ist, muss man sie nicht auf nachher verschieben. ... Wir wollen glauben, es sei Luzern ernst mit seinen Vorschlägen, trotzdem man sich füglich wundern darf, dass man nicht schon früher im Schosse der eidgenössischen Räte der Frage eine Wendung nach jenem Programme zu geben suchte, wozu man in den zwei Jahren, in welchen die Verstaatlichungsfrage ständiges Thema in den eidgenössischen Räten ist, füglich Zeit gehabt hätte." (124) Als die Luzerner aufgefordert wurden, mit den St. Gallern zusammen ein Programm zu lancieren, erklärte das "Vaterland": "Vaterland und luzernische Parteileitung - das mag man sich in Basel gesagt sein lassen - halten dafür, dass zur Stunde allein die Frage zur Diskussion steht: Zentralbahnankauf oder nicht? Wir verwerfen den Ankauf und drücken jedem die Hand, der uns den Handel bodigen hilft. Nachher lässt sich wieder reden." (125) Die Liberté beklagte sich, dass im Luzerner Programm den freiburgischen Eisenbahninteressen keine Rechnung getragen worden sei und dass sich Luzern nicht mit den Freiburgern abgesprochen habe. (126)

Ueberraschendstes Moment im ganzen Abstimmungskampf war zweifellos die Kehrtwendung der katholisch-konservativen "Ostschweiz". "Die 'Ostschweiz', welche bis jetzt so mutig für den Ankauf der Zentralbahn eingetreten ist, hat nun plötzlich gefunden, eigensinnig zu sein, sei ein politisches Laster und schickt sich an, den Kampf aufzugeben," kommentierte die NZZ. (127)

Am 8. November veröffentlichte das Ostschweizer Presseorgan, das damals ca. 5 - 8000 Stimmberechtigte erreichte (128), den "Vorschlag zum Frieden". (129) Die Redaktion strebte mit dem Artikel eine optimale Lösung für alle Interessenkreise, Aktionäre und Staatsbahnfreunde, Föderalisten und Zentralisten, an, "indem man von jedem Projekte das, was gut an ihm

war, zu nehmen sucht." Demnach sollte das Ostschweizer Projekt die Quintessenz all dessen sein, was in den vergangenen 30 Jahren an Ideen entworfen worden war.

Der Vorschlag sah eine Uebergangsperiode und erst nach einiger Zeit die Schaffung einer definitiven Organisation vor:

I. Zunächst wird ein transitorischer Zustand geschaffen (=Uebergangsstadium), bei welchem die Netze im ursprünglichen Zustand belassen werden. Der Bund wandelt durch Abstempelung die Aktien in Anteilscheine oder Delegationen (130) um. Die letzteren erhalten Antrecht auf eine Dividende, deren Maximum limitiert, das Minimum durch den Bund garantiert werden würde. Betriebsüberschüsse, die über die Maximaldividende hinaus erzielt werden, gehörten dem Bund.

An der Spitze der einzelnen Netze steht ein Verwaltungsrat, der sich zu einem Drittel aus Kantonsvertretern, zu einem Drittel aus Aktionären und zu einem Drittel aus Bundesvertretern zusammensetzt. Jedes Netz sollte während des transitorischen Zustandes in gewissem Grade selbständige juristische Person sein. Den Verwaltungsräten der einzelnen Netze sollte als oberste Instanz das Eisenbahndepartement, eventuell auch eine Eisenbahnkommission der Bundesversammlung, an die Spitze gestellt werden. Während des transitorischen Zustandes würde die Vereinheitlichung der Linien und die Vereinfachung der Verwaltung vorbereitet.

II. Schon nach kurzer Zeit sollte dann die Totalverstaatlichung eingeleitet werden. Die Anteilscheine würden dann gegen Staatsobligationen umgetauscht, wobei der Wert der Obligationen nach den Betriebsergebnissen in der Uebergangszeit ermittelt würde.

Das schweizerische Staatsbahnnetz würde sodann in Eisenbahnkreise eingeteilt, die durch Kreiseisenbahnräte (zur Hälfte Bundes- und zur Hälfte Kantonsvertreter) verwaltet würden.

Die Eidgenossenschaft sollte die normalspurigen Eisenbahnen auf Grundlage der Konzessionen zurückkaufen. Gesellschaften, deren Aktionärsversammlungen dieses Verfahren nicht akzeptieren sollten, könnten auf dem Wege

der Expropriation an den Bund gebracht werden. Bis zur definitiven Organisation der Staatsbahn wäre jede Fusion von Gesellschaften untersagt. Das Verfahren würde nach Vorstellungen der Redaktion ungefähr 10 Jahre bis zum Abschluss in Anspruch nehmen, während für Weltis Vorgehen eine Zeitspanne von 20 - 30 Jahren prognostiziert wurde.

Als Vorteile gegenüber dem von Welti eingeschlagenen Weg wurden im Programm die Unabhängigkeit von der Börse, die Beteiligung der Öffentlichkeit zu zwei Dritteln, die angemessene Vertretung der Regionalinteressen, die kurze Vollzugsdauer und die finanzielle Unabhängigkeit des Bundes hervorgehoben. Weil der Vorschlag dazu auch noch die verschiedensten Interessen berücksichtige, finde er sofort eine Volksmehrheit, was ihm erheblich mehr Durchschlagskraft verleihe als Weltis Vorgehen. Die Redaktion der "Ostschweiz" gab ihrer Hoffnung Ausdruck, dass dieser Vorschlag die Ost- und Westschweiz in der Eisenbahnfrage endlich einigte. Liesse sich aus der Westschweiz Zustimmung vernehmen, wäre das ein Grund für die "Ostschweiz", die Verwerfung der Zentralbahnvorlage zu empfehlen.

Das Lob der Schweizer Presse für den "Friedensvorschlag" fiel allerdings nicht so überschwänglich aus, wie es die Redaktoren der "Ostschweiz" erwartet hatten. Die NZZ meinte, "die Vorschläge der "Ostschweiz" haben für uns keine überzeugende Kraft und sind, zu unserm Bedauern müssen wir es sagen, nur insofern überraschend, als sie den Verlust eines geschätzten Bundesgenossen bedeuten." (131) Die Gazette de Lausanne (liberal-konservativ) sah im Vorschlag die westschweizerischen Interessen zuwenig gewahrt, freute sich aber doch an dessen dezentralisiertem Verwaltungskonzept: "Seit bald zwei Jahren suchten die konservativen St. Galler ihre Freunde für einen Plan in Sachen des Rückkaufs zu gewinnen, welcher die Eisenbahnverstaatlichung auf dezentralisierter Grundlage ermöglicht, und welcher es der Ostschweiz gestattet, mit ebenso viel Gewicht und Aktionskraft die dortigen Verkehrsinteressen geltend zu machen wie die Westschweiz und Bern. - Die St. Galler haben sehr gut manövriert. Bisher eher etwas isoliert, suchten sie die Alliierten beim Simplon, in Lausanne und Freiburg und haben sie gefunden." (132)

Das Bündner Tagblatt nannte das Ostschweizer Projekt einen französisch-st. gallischen Friedensartikel, das welscher Herkunft sei und bloss ein deutsches Gewand angenommen habe. Die Zeitung erachtete die Aussichten des Vorstosses für gut und freute sich, dass der Blick der radikalen Schweiz nun einmal unter grosser Spannung auf das konservative Freiburg und St. Gallen gelenkt wurde. Allerdings hielt sich die Zeitung zurück, eine definitive Entscheidung zu fällen, bevor der Vorschlag in Paragraphen fixe Gestalt angenommen haben werde. (133)

Der Grütlianer: "Auch die Arbeiterschaft reicht auf diesem Boden unter gewissen Vorbehalten und Bedingungen wohl gern die Hand zu einer gemeinsamen Aktion, sofern man die an der zur Besprechung des Vorschlags in Aussicht genommenen Konferenz ebenfalls mitsprechen lässt." (134)

Eine Analyse der "Vaterland" ergab, dass aus dem Lager der Gegner des Zentralbahnhandels einzig die Revue , Liberté , Basler Volksblatt , Solothurner Anzeiger und Bündner Nachrichten Beifall zollten. Das "Vaterland" konnte dem Vorschlag der "Ostschweiz" aus Konkurrenzgründen nicht beistimmen, es reklamierte den Vorrang seines Programmes vor dem Vorschlag. (135)

Ganz entschieden gegen die Auffassung, dass die Verwerfung der Zentralbahnvorlage als Niederlage einer politischen Partei ausgelegt wird, wandte sich die "Ostschweiz". Nachdem die abtrünnigen Parteifreunde aus der Ostschweiz schliesslich doch noch zum konservativen Standpunkt in der Zentralbahnfrage gefunden hatten, lag bei Beurteilung der neuen Situation die Idee "hie Freisinn, hie Ultramontanismus" nahe. Die "Ostschweiz" attestierte der Thurgauer Zeitung , der Berner Zeitung und den Aargauer Nachrichten für ihre Analyse schlichtweg "grenzenlose politische Unfähigkeit". (136) Offensichtlich war man im konservativen Lager über den "Rückzug", wie das "Vaterland" die "Schwenkung" (zur Gesamtverstaatlichung = Sprachregelung der "Ostschweiz") nannte, doch erleichtert: "Wir können nicht der Ansicht huldigen, dass es für die Ostschweiz und für die katholischen Interessen im allgemeinen von Gutem sei, sich von allen andern Katholiken im Vaterland zu trennen und eigene Wege zu gehen. Treuer und ehr-

licher Anschluss an unsere Brüder in den 'Ländern' sei unsere Parole!" (137)

Eine ähnliche Tendenz zur Einigung war auch bei der Berner Zeitung festzustellen. Angesichts des "Vorschlags zum Frieden" der "Ostschweiz" - so meinte die Berner Zeitung - müsste die Spannung zwischen Bern und Zürich aufhören und einem loyalen Einverständnis Platz machen. "Zürich und Bern gehören zusammen, und sie sind immer noch, wie Zwingli einst sagte, die beiden Stiere, die den eidgenössischen Wagen ziehen." Die Zeitung rief zu einer Sammlung der wahrhaft fortschrittlichen, bundesfreundlichen Elemente gegenüber der von der "Ostschweiz" inszenierten föderalistisch-radikal-ultramontanen Allianz. (138) Die "Ostschweiz" deckte den Zusammenhang auf: Bern fürchte, dass der "Vorschlag zum Frieden" die verkehrspolitische Allianz der schweizerischen Peripheriekantone gegen Bern bezwecke, bzw. im Gefolge habe. Die Berner Zeitung schade allerdings trotz ihrer Bundesfreundlichkeit mit solchen Artikeln der Verstaatlichung, da damit ja eigentlich der Wunsch nach der Präponderanz Berns ausgedrückt werde statt einer Verstaatlichung aus Bundesfreundlichkeit. Das Zitat passe im übrigen besser zu Herrn Isaak Goldberger als zu Zwingli, und Bern und Zürich müssten sich gefasst machen, wenn sie die Stiere der Eidgenossenschaft nach Rezept der Berner Zeitung sein wollten, dass es dann Fuhrleute gebe, welche dafür sorgten, dass die Stiere recht und auf dem rechten Weg führen. Zur Stierpolitik fehle Bern und Zürich zudem zur Zeit der ungebrochene Nacken, da beide Kantone die Vorlage verwerfen würden. (139)

Die Züricher Post betrachtete es als einen Mangel, dass das Luzerner Programm mitten im Abstimmungskampf entstanden sei und dessen Spuren trage, aber in weit grösserem Masse müsse das vom Ostschweizer Vorschlag gesagt werden. Die "Ostschweiz" vertrete nur einen sehr geringen Teil der Konservativen, weshalb es fraglich sei, ob diese den "Friedensvorschlag" akzeptierten. Da es aber gelte, die Einheit im konservativen Lager herzustellen, könne die stärkere Macht dennoch getrost zustimmen. (140)

Die Nationalzeitung fand es seltsam, dass jemand, der den Zentralbahnankauf als taugliches Mittel zur Verstaatlichung anerkenne, unmittelbar vor der Ab-

stimmung sein Gehirn zermartere, um ein anderes Projekt zu entdecken.

"Vom taktischen Standpunkt aus betrachtet, ist es an den Gegnern der Vorlage und der Eisenbahnverstaatlichung, solche Projekte auszuarbeiten, und nicht an den Freunden." Auch sachliche Gründe bewogen die Nationalzeitung das Projekt abzulehnen. (141)

Die Zürcherische Freitagszeitung (kons.) besprach beide Reformpläne. Am Luzerner Programm bezweifelte sie die Legalität der limitierten Dividende und die Durchführung des Planes angesichts der bestehenden Konzessionen. Der Vorschlag der "Ostschweiz" ist "so allgemein und rechnet so wenig mit den gegebenen Verhältnissen, dass ihm die Unvollständigkeit als Merkmal seiner schnellen Entstehung an der Stirn geschrieben steht. ... Wenn sie nicht das Bedürfnis hätte, ihre Schwenkung und die unnatürliche Tatsache zu verdecken, dass sie jetzt unmittelbar vor der Abstimmung über den Ankauf der Zentralbahn kein Wort mehr darüber verliert, sondern tut, als wäre er gar nicht auf der Welt, so hätte sie gewiss ihr Projekt noch einige Wochen in der Tasche behalten. Allein jetzt hat sie daran etwas, für das sie sich ereifern kann und registriert krampfhaft jede vermeintliche oder wirkliche Zustimmung. ... Das Projekt der "Ostschweiz" bietet so wenig als die Botschaft des Bundesrates über die Staatsbahnen." (142)

Das Tagblatt der Stadt St. Gallen, das für den Kauf der Zentralbahn eintrat, bezweifelte, dass sich die Aktionäre zu einem Transitorium bequemen, welches ihnen eine Zweidrittelsvogtschaft von Bund und Kantonen einträgt, (143) was die "Ostschweiz" mit dem Kommentar, "Bei unserer Kollegin beginnt die Welt natürlich beim Aktionär", versah. (144) In einem Artikel, der den Kritikern des Vorschlags gewidmet war, führte die "Ostschweiz" aus, dass der Bundesrat natürlich die Spitzen der Industrie, des Handels und des Gewerbes der betreffenden Regionen als Vertreter in die Verwaltungsräte wählen würde. Den Ausbau des Netzes auf Kosten der Aktionäre fand die Zeitung durchaus in Ordnung, den Aktionären werde damit nur die Erfüllung einer Pflicht zugemutet. (145)

Die Kritiker hätten den wunden Punkt des Vorschlags nicht herausgefunden, der nach der "Ostschweiz" darin lag, dass die Grossspekulation einen Ring

bilden könnte, im Sinne einer geschlossenen Ablehnung des Transitoriums auf allen Netzen, um den Staat zu einer Gesamtexpropriation zu zwingen, die natürlich an der Finanzfrage scheitern müsste.

Positiv wurde die Anregung aus Genf aufgenommen, die Auslösung der Delegationen nicht in Renten, sondern in vom Inhaber unkündbaren Obligationen mit festen Annuitäten zu bewerkstelligen. Die Zeitung wollte ihren Vorschlag in diesem Punkt modifizieren, weil damit der Bund zur Amortisation seiner Eisenbahnschuld gezwungen werden sollte. (146)

Bald war die Streitfrage um den Aktienpreis Mittelpunkt der Diskussion in der Presse, und damit verbunden wurde die Behauptung, Expropriation sei billiger als der Kauf durch freie Verständigung. Beide Argumente dienten missbräuchlich auch der Agitation gegen den Zentralbahnhandel, sie wurden jedoch auch von überzeugten Anhängern des Verstaatlichungsgedankens, zum Beispiel den Grütlianern, vorgebracht. Deshalb drängt sich hier eine Erörterung dieser zwei Punkte geradezu auf.

Zuerst die Halbwahrheiten, die zum Teil wider besseres Wissen, zum Teil aus Unkenntnis des Sachverhalts in die Welt gesetzt wurden:

Das Vermögen der Zentralbahnaktionäre beträgt nach Angaben des Bundesrates nach Abzug der Schulden pro Aktie 350 Fr. (35,3 Mio), während die Schweiz eine Schuld von 1000.- Fr. übernehmen sollte, also 650.- Fr. zu viel. (Grütlianer) (147)

- Eine S.C.B.-Aktie ist höchstens 500.- Fr. wert, der Bundesrat will dafür 900.- Fr. zahlen und den Aktionären somit 40 Mio Fr. schenken. (Arbeiterstimme) (148)
- Die patriotischen Börsenritter und Aktienadelige verdienen am Handel 50 - 60 Mio Fr.: Vor 12 Jahren galt eine Zentralbahnaktie 160 Fr., heute bietet Herr Welti 1000 Fr.! (Arbeiterstimme) (149)
- 100 Millionen Fr. soll das Schweizer Volk bezahlen für 50 Mio Fr. Aktien und dazu mit in Kauf nehmen noch 100 Mio Fr. Schulden. Das allein für die Zentralbahn. Was kosten alle Schweizer Bahnen? Leute, welche rechnen können, sagen: 1000 Mio Franken! (Schwyzer Zeitung) (150)

Eisenbahn-Verstaatlichung.



Eisenbahn-Verstaatlichung.



- Valeur nominale de l'action du Central	: 500 francs.
Prix offert par la Confédération en rentes	: 1000 francs.
Valeur actuelle du titre de rente fédérale	: 890 francs.
Valeur de l'action du Central en bourse	: 700 francs.
Bénéfice à réaliser par les actionnaires:	: 190 francs sur titre.
Bénéfice à réaliser sur les 100 000 titres	: 19 millions.
Valeur de l'action (rendement moyen 10 ans)	: 709 francs.
Valeur d'inventaire du capital-actions du C.	: 50 millions.
Amortissements pour pertes de cours, etc. à déduire de ce capital	: 18 millions.
Prix offert par la Confédération	: 100 millions.
Total du coût des cinq grandes compagnies	: 1 milliard et 178 millions.
Facilités pour le public	: Zéro.
Principes d'organisation du futur bureau féd.	: Zéro.

Les porteurs des actions du Central recevront donc un titre de rente de 30 francs par action. Moyenne dividende 1881/1890: 23 fr. 75. Difference: 6 fr. 25!

1000 fr. de ce qui vaut 500,

30 fr. au lieu d'un dividende de 23 fr. 75.

(Gazette du Valais) (151)

Eine gleiche Aufstellung erschien auch in der Tessiner Zeitung Libertä (152)

Die Hauptzüge dieser Agitation gegen den Handel können etwa in folgendem Satz zusammengefasst werden: Der Bund bezahlt für jede 500fränkige Zentralbahnaktie einen 1000fränkigen Rententitel; daraus lässt sich der Profit erkennen, den die Berliner Juden mit diesem "Wuchergeschäft" machen.

Tatsächlich ging der Bund bei der Festsetzung der Rente - es ist bereits darauf hingewiesen worden - von einem erwarteten Ertrag aus. Für eine Zentralbahnaktie wollte er also 30 Fr. pro Jahr bezahlen, was ungefähr einer Zinsengarantie von 6% des Nominalwertes der Aktie entspricht. Bei Ablösung der Rente hat der Bund das Recht (oder die Pflicht) den Titel al pari abzulösen, was bei einer dreiprozentigen Rente eben 1000 Fr. entspricht. Zu

beachten bleibt noch, dass dem Inhaber kein Kündigungsrecht zusteht, d.h. der Bund hat die Möglichkeit, den Rententitel dann zurückzukaufen, wenn es seinen Interessen dient, z.B. wenn der Zinsfuss unter 3% fällt. Für dreissig Franken Zins waren damals bekanntlich 500.- Fr. zu 6%, 600.- Fr. zu 5% oder 750.- Fr. zu 4% erhältlich. (153)

Eine unbestrittene Ausgabe des Bundes hingegen war die Rente des Bundes, die 3 Millionen Franken für die 100 000 Titel ausmachte. Von gewisser Seite (Arbeiterstimme, Gazette du Valais) wurde darauf hingewiesen, dass die S.C.B. im zehnjährigen Durchschnitt von 1880 bis 1889 4,43 % Dividende ausgeschüttet hatte, demnach pro 500fränkigen Titel bloss 22,15 Fr. ausgerichtet hatte. (154) Der Bundesrat hatte die Ergebnisse der Jahre 1885 - 1889 berücksichtigt, die Jahre mit schwächeren Betriebsergebnissen belasteten die Rechnung deshalb nicht. (155)

Die Frage der Expropriation kann kurz erledigt werden. Es steht ausser Zweifel, dass der Bund nur bei voller Entschädigung hätte expropriieren können, es sei denn man hätte die Gesetze dementsprechend abgeändert. Zur Revision des Art. 23 der Bundesverfassung und Schaffung eines Expropriationsartikels hätte es einer Mehrheit von 11 1/2 Kantonen bedurft. Es ist äusserst fraglich, ob diejenigen Kantone, die dem Bundesrat in bezug auf Schaffung eines nachträglichen Organisationsgesetzes misstrauten, ein Gesetz angenommen hätten, das die Wertbestimmung der Eisenbahnen in die Hände von drei Männern gelegt hätte. (156)

Im Vorfeld der Abstimmung erschien die Broschüre von Dr. Joh. Ryf* über "Die schweizerische Staatsbahn". (157) Die Schrift befasste sich in erster Linie mit der prinzipiellen Frage, ob der Staat durch Rückkauf der Eisenbahnen in die Interessensphäre von Handel und Industrie eingreifen soll. Verstaatlichung bedeute eine Einschränkung der persönlichen Freiheit und erzeuge zunehmend die Unfähigkeit, sich selber zu helfen. Die Macht des Bundes könne für gewisse Kreise gar verhängnisvolle Folgen annehmen, so würde sich kaum ein Bundesangestellter getrauen, das Referendum zu unterzeichnen. Die Eisenbahnangestellten schliesslich könnten bei einer all-

fälligen Kündigung seitens der Bundesbahn bei keinem andern Unternehmer mehr Arbeit finden, da alle denselben Herrn hätten. Deshalb sollte der Staat über allen stehen und gleiches Recht für alle handhaben als Gesetzgeber, Verwalter und Richter. Der Staatsbetrieb bedeute auch keineswegs mehr Sicherheit, wie Eisenbahnkatastrophen im Ausland deutlich zeigten; auch das Unglück von Mönchenstein sei ja auf einer Brücke passiert, die sich im Besitze des Kantons Bern befinde. Auch in finanzieller Hinsicht könnten Staatsbahnen mehr leisten als Privatunternehmen, so habe die preussische Staatsbahnverwaltung nicht im entferntesten das gehalten, was die Industrie von ihr erwartet habe. (158)

Die Broschüre schliesst mit einem Vorschlag zu einer rationellen Erwerbung der Bahnen:

Eine Aenderung der Konzessionsbestimmungen sei anzustreben, und zwar so, dass der Bund ganze Netze zu einem bestimmten Zeitpunkt auf einen Termin zu bedeutend billigeren Ansätzen zurückkaufen könne. Die Gesellschaften sollen verpflichtet werden, jährlich eine bestimmte Quote des Reinertrags zu Amortisationen zu verwenden, die für den Rückkauf disponibel würden. Die Gesellschaften müssten ihre Bauschuld auch weiterhin amortisieren, so dass der Bund nach einer Anzahl von Jahren das Recht hätte, die Netze um den noch nicht amortisierten Betrag zu erwerben. Auf diesem Wege könnte der Bund schneller und vor allem billiger als beim gegenwärtigen Verfahren Eigentümer eines nationalen Eisenbahnnetzes werden. (159) Die Broschüre fand den Beifall der Zürcherischen Freitagszeitung, die die Broschüre auszugsweise als letzten Aufruf vor dem Urnengang publizierte. (160)

Im Vorfeld der Abstimmung wurde das Diskussionsforum erweitert, überall fanden nun Versammlungen statt.

Von den Interessenverbänden lehnte auch die Kaufmännische Gesellschaft Zürich an ihrer Versammlung in der Waag unter der Leitung von Herrn Rieter-Bodmer den Bundesbeschluss ab. Der frühere Präsident der Gesellschaft, Herr Cramer-Frey, hatte verschiedentlich versucht, die Verstaatlichung nach Vorstellungen der Gesellschaft anzuregen oder zu beeinflussen. An sich stellte sich keiner der Votanten (Wunderly-von Muralt*, Theodor Stäubli,

Schindler, E.W. Schläpfer) gegen die Verstaatlichung, jedoch ganz entschieden gegen das vorliegende Projekt. Emil Frey und Gustav Ammann traten für die Vorlage ein. Die Versammlung nahm schliesslich eine Resolution an, mit folgendem Inhalt:

Der zu entrichtende Preis liegt deutlich über dem inneren Wert der Aktien. Die Schuldenlast der Eidgenossenschaft wird durch die Erwerbung der S.C.B. ungebührlich vergrössert.

Das System der "ewigen Rente" entspricht nicht der Voraussetzung, dass sich die Bahnen nach einer Frist im unentgeltlichen Besitz des Bundes befinden sollen.

Das System rückzahlbarer Obligationen ist dem Rentensystem unter allen Umständen vorzuziehen.

Mangels Vorliegen eines Organisationsgesetzes können die materiellen und finanziellen Folgen des Staatsbetriebes nicht eingeschätzt werden.

Es besteht keinerlei Garantie, dass die Erträge aus dem Eisenbahnbetrieb separat verwaltet werden und mit dem Budget der Bundesverwaltung niemals vermengt werden. (161)

Auch in St. Gallen wurde am 2. Dezember unter Nationalrat Scherrer eine Versammlung abgehalten, an der er seine Stimmenthaltung in der Bundesversammlung rechtfertigte. Nach seiner Darstellung hatte der Bundesrat mit seiner Vorlage die Räte überfallen. Ebenso sei der Antrag Keel (SG) auf Untersuchung des baulichen Zustandes der S.C.B. verworfen worden. Er stelle sich die Zukunftsverstaatlichung als Gesamtverstaatlichung vor, wobei der Bund vorausgehend ein Organisationsgesetz und ein Expropriationsgesetz schaffe. Letzteres habe aber bloss die Funktion eines Damoklesschwertes, um Gesellschaften zur Raison zu bringen, welche sich einer gütlichen Verständigung widersetzen. Auch innerhalb dieser Versammlung wurde hervorgehoben, dass die Bundesbahnfinanzen unabhängig vom Staatsbudget verwaltet werden müssen. Die "Ostschweiz" stellte dazu fest, dass Nationalrat Scherrers Ideen sich weitgehend mit dem "Vorschlag zum Frieden" decken. (162)

Am 22. November fand sich im Hotel Central in Zürich die Statistisch-volks-

wirtschaftliche Gesellschaft des Kantons Zürich zusammen, um über die Tagesfrage zu diskutieren. Das Referat hielt Prof. Vogt, der von allen Seiten als unbefangener Mann galt. Er führte aus, dass es als Fortschritt zu werten sei, dass im Kanton Zürich die Eisenbahnfrage keine Parteisache (N.O.B. gegen Nationalbahn in den siebziger Jahren) mehr sei. Obwohl der Kanton Zürich für die Verstaatlichung sei, werde er am 6. Dezember wahrscheinlich eher mit Nein stimmen. In Preussen sei man mit der Staatsbahn zufrieden, nicht aber in Bayern, weil dort der Staat die Bahnen fiskalisch zu stark ausbeute. Dies beweiße, dass mit der Aufstellung des Staatsbahnprinzips noch nicht alles getan sei, das Volk wolle Garantien. Im Referat wurde sodann die These, die in der anschliessenden Diskussion heftig umstritten war, aufgestellt, kein Obligationär oder Aktionär könne gezwungen werden, einen Rentenschein anzunehmen, Jeder Aktionär habe das Recht, das bare Geld zu verlangen. (Dies ist unzutreffend: Art. 2 des Vertrags zwischen Bundesrat und Direktorium der Zentralbahn vom 3. April 1891 besagt, dass die auszugebenden Rententitel in bezug auf Rechte und Verbindlichkeiten den im Jahre 1890 ausgegebenen eidg. Eisenbahnrententiteln zu entsprechen haben. (163) Der Bundesrat behielt sich damals die Freiheit der Amortisation der Rententitel vor, und ein Kündigungsrecht wurde nur für die Eidgenossenschaft eingeräumt. (164) der Verf.) Der Referent suchte nachzuweisen, dass im Falle eines Eisenbahnunglücks die Eidgenossenschaft nicht haftbar gemacht werden könne, weil im Verwaltungsgesetz des Bundes von einem Staatsbetrieb der Eisenbahnen nicht die Rede sei. In der Diskussion setzte sich dann aber die Meinung durch, dass der Bund als Käufer Recht und Pflichten der S.C.B. vollständig übernehme. Prof. Vogt forderte als überzeugter Anhänger der Verstaatlichung eine Uebernahme der Eisenbahnen durch den Bund auf Grund von klaren Rechtsverhältnissen zu einem späteren Zeitpunkt. An der Diskussion beteiligte sich auch Herr Guyer-Zeller, der den Preis nicht zu hoch fand, den Ankauf aber verwarf, weil eine Gesamtverstaatlichung nicht ins Auge gefasst worden war. Ausserdem fehlten Garantien dafür, dass der Bund die kleineren Linien nicht vernachlässige oder den Betrieb nicht zu sehr zentralisiere. In den Kommentaren der Presse wurden vor allem die neuen Gesichtspunkte der Rechtsfrage dieses Geschäftes als bemerkenswert hervorgehoben. (165)

Am 24. November versammelten sich ebenfalls im Hotel Central in Zürich die politischen Gemeindevereine der Stadt. Unter der Leitung von Stadtpräsident Pestalozzi* führte Dr. Bürkli das Eingangsvotum in befürwortendem Sinn, während Dr. Ryf* den gegenteiligen Standpunkt vertrat. Nach Bürkli müsste vor allem die Umwandlung des Aktionärspublikums die Bevölkerung veranlassen, den Bundesbeschluss gutzuheissen. Ryf vertrat die Ideen seiner Broschüre. Er bekämpfte die Vorlage an der Versammlung vor allem wegen des hohen Preises, Dr. Spöndlin erblickte in der Verstaatlichungssucht ein nun Mode gewordenes sozialistisches Prinzip, und er forderte nach der Verwerfung der Vorlage neue Männer in Bern. Das Votum wurde von der Freitagszeitung gewürdigt, während es von der NZZ mit einer kritischen Randbemerkung wiedergegeben wurde. (166) Die Diskussion förderte kaum neue Gesichtspunkte zu Tage, dennoch wurde ihr Einfluss auf das Abstimmungsverhalten als hoch veranschlagt. (167)

Im Kasinosaal in Bern versammelten sich am 15. November die vereinigten Freisinnigen des Kantons Bern, um einem Referat von Nationalrat und Direktionspräsident der Jura-Simplon-Bahn Marti* zu folgen. Der Redner stellte vor allem den bernischen Standpunkt in der Eisenbahnfrage in den Vordergrund, der eine Beurteilung eher von der politischen und volkswirtschaftlichen Warte als von der finanziellen aus verlange. Die Verstaatlichung hätte eigentlich in kürzester Zeit durchgeführt werden sollen, aber leider habe der Ständerat mit seinem Entscheid den Nationalrat gezwungen, auf die Frage zurückzukommen, worauf das ursprüngliche Projekt zunichte gemacht worden sei und die Westschweizer Kantone vor den Kopf gestossen wurden. Die Zentralbahn befinde sich in vortrefflichem Zustand, und der Aktienkauf sei der einzige praktische und vernünftige Weg. Das Geschäft mit dem Bankenkonsortium zeige die Potenz der ausländischen Geldmächte nur zu deutlich, worin gerade die Mahnung für den Bund liege, sich den dauernden Einflüssen dieser Spekulation zu entziehen. Die Gründe anderer Kantone, die Vorlage zu verwerfen, seien entweder nur Vorwände oder durchaus egoistische Gründe, welche vor dieser grossen Frage in nichts zerflössen. Wenn der Kanton Graubünden verwerfe, der die Zentralbahn kaum dem Namen nach kenne, so sei dies erklärlich, nicht zu begreifen wäre aber eine Verwerfung durch den Kanton

Bern, dessen Bevölkerung diese Bahn täglich und stündlich benütze. Am Schluss der Versammlung erhoben sich alle Delegierten, um ihrer Zustimmung zur Vorlage Ausdruck zu geben. (168)

Auch der bernische Finanzdirektor Alfred Scheurer setzte sich an einer Versammlung der bernischen Grossräte am 18. November in Bern für die Vorlage ein. Vor allem die Lehre, die man aus der bernischen Eisenbahngeschichte ziehen könne, müsste einem veranlassen, für die Staatsomnipotenz in Eisenbahnsachen zu sprechen. Er beleuchtete die anderen Möglichkeiten, die Bahnen an den Staat zu bringen, Aktienkauf auf dem freien Markt, konzessionsmässiger Rückkauf und Expropriation, und verwarf sie alle. Einziger Weg sei die freie Verständigung, und deshalb sollten die Berner am 6. Dezember der Parole "Hie Bern! Hie Eidgenossenschaft! treu bleiben. (169)

Unterdessen fand eine Annäherung zwischen der bernischen Volkspartei und der Luzerner Konservativen Partei statt, die durch die Anwesenheit von Präsident Zemp* am Oberburger Volksparteitag und im Besuch von Ulrich Dürrenmatt an der Delegiertenversammlung in Sursee, wo das Luzerner Programm erläutert wurde, Ausdruck fand. Das "Vaterland" hob hierzu die gleichartigen Hauptprogrammpunkte der Berner Volkspartei und der konservativen Katholiken hervor und freute sich an der Verstärkung aus Bern. (170)

Allerdings blieb die Einheit innerhalb der Parteien in bezug auf die Parole nicht überall gewährleistet. So beschäftigte man sich beim Grütlianer mit dem Beschluss des schwyzerischen Kantonalvorstandes, für die Vorlage einzutreten. Dem Kantonalvorstand wurde die Kompetenz abgesprochen, Gegenordre zum Luzerner Delegiertenbeschluss zu geben. (171)

Die Züricher Post (demokratisch), die im allgemeinen für den Rückkauf eingetreten war - am 19. November hatte sie erklärt, der Sieg des Verstaatlichungsgedankens wäre ihr reichlich 10, 20 oder 30 Millionen wert (172) - verlangte am 1. Dezember neben Verbindlichkeiten auch Rechte und Garantien, d.h. eine Vorlage mit Expropriations-, Organisations- und Verantwortlichkeitsgesetz. Den Aufruf des demokratischen Zentralkomitees publizierte die Zeitung nicht, blieb aber doch ankaufsfreundlich und rechnete gar mit einem

bescheidenen Sieg der Befürworter der Vorlage. Sie meinte: "Ein Wanderer in der Eisenbahnwüste ist der Schweizerbürger schon 40 Jahre lang!" (173 Aus diesem Grunde sollte nicht noch länger mit einem Anfang zugewartet werden. (174)

Bedeutendstes Ereignis vor der Volksabstimmung war zweifellos die Rede von Bundespräsident Welti in der Burgvogteihalle in Basel. In verschiedenen Zeitungen wurde der Wortlaut der Rede veröffentlicht.

Bundespräsident Welti sprach zuerst über das Verhältnis zwischen Frachttarifen und Zolltarifen.

Die Eisenbahnen seien zu einem der hauptsächlichsten Faktoren des Erwerbslebens geworden, so verhalten sich die Aufwendungen für Frachten zu den Zöllen im Verhältnis von 3 zu 2, d.h. für Frachttarife wird anderthalbmal soviel aufgewendet wie für Zölle. Während bei den Zöllen dem Volk ein Mitspracherecht gegeben sei, besitze es dies bei den Eisenbahntarifen nicht, einziger Rahmen seien die Bestimmungen in den Konzessionen. Handelsverträge der Schweiz mit dem Ausland brächten meistens Zollreduktionen mit sich, so auch jene mit dem Deutschen Reich und Oesterreich, wo aber die Frachtsätze gleichzeitig erhöht wurden. Die Schweiz besitze keinerlei Möglichkeiten, die ausländischen Tarife zu bestimmen. "Wir könnten diesen Manipulationen nur dann begegnen, wenn es in unsern Händen läge, die schweizerischen Eisenbahntarife so zu gestalten, wie wir es im Interesse des schweizerischen Importes und Exportes für nötig erachten. ... Es ist leider so, ... dass wir gegenüber der Zoll- und Frachtpolitik, der Schutzzollpolitik der fremden Staaten vollständig machtlos dastehen." Europa mache sich gegenwärtig daran, die Verkehrsverhältnisse neu zu gestalten. Bisher habe die Schweiz nur auf die Zölle Einfluss nehmen könne, weshalb es nun gelte, der Eidgenossenschaft die Rechte, die sie einst an die Eisenbahngesellschaften abgetreten hat, zurückzugeben.

Nach Auslauf der Konzessionen seien die Schulden der Eisenbahngesellschaften in der Schweiz immer noch gleich gross, weil keine Amortisationspflichten bestehen. Diese betrügen heute für die sechs Hauptbahnen 580 Millionen an Obligationen und 335 Millionen an Aktien. Wenn Frankreich im Jahre 1953 seine Bahnen umsonst erhalte, so übernehme die Schweiz immer noch

580 Millionen Obligationenschulden, was einem jährlichen Zins von 15 bis 20 Millionen entspreche. Nach Ablauf der Konzessionsdauer stehe man also erneut vor dem Finanzproblem. Allerdings glaube man heute ja, ein Mittel gefunden zu haben, nämlich: "Wenn die Konzessionen ausgelaufen sind, so können die Gesellschaften die Bahnen nicht anders mehr betreiben, als unter den Bedingungen, welche die Eidgenossenschaft ihnen auferlegen will. Ich fürchte, dass dieser Vorschlag, dessen Moralität ich nicht berühre, nichts hilft. Wir können den Aktionären nicht sagen: Wir nehmen euch eure Bahnen ganz einfach ab, der Staat betreibt sie; geht, wohin ihr wollt! Wenn wir uns auch auf diesen Standpunkt stellen, der wenige Verteidiger finden wird, so ist uns trotzdem nicht geholfen, denn es bestehen noch 580 Millionen Obligationen, für welche die Eidgenossenschaft unter allen Umständen wird aufkommen müssen und welche in der Kanzlei der Eidgenossenschaft verschrieben sind. Diese wird auch 1953 so ehrenhaft dastehen, wie sie heute dasteht, und wird diese 580 Millionen ihren Gläubigern nicht abstreiten wollen." Für die militärische Sicherheit gebe das Schweizer Volk jährlich Millionen aus, wohlwissend, dass diese Ausgaben für die Staatskasse einen Verlust bedeuteten, der aber durch die Unabhängigkeit des Landes aufgehoben werde. "Aber wenn wir den Zustand in volkswirtschaftlicher Beziehung fortbestehen lassen und unsere Nachkommen mit Eisenbahnschulden belasten, dann begehen wir die schwere Sünde, dass wir auf der einen Seite die militärische Sicherheit mit Millionen erkaufen, auf der andern aber die ökonomische Selbständigkeit sorglos dem Schicksal und Zufall preisgeben."

Zur Frage des Ertrags der Zentralbahn versicherte der Vorsteher des Eisenbahndepartementes, dass er in den nächsten Jahren infolge der erhöhten Sozialleistungen (Sonntagsruhegesetz, angemessene Löhne) nicht mehr die gegenwärtige Höhe erreichen werde. Dennoch seien die finanziellen Aussichten nicht schlecht. Zwischen 1860 und 1890 habe die S.C.B. während dreissig Jahren jährlich 6% des Aktienkapitals an Reineinnahmen gehabt, und 6% bedeuteten genau 30 Fr. Würde in Zukunft pro Aktie ein Gewinn von nur drei Franken realisiert, so wäre der Bund im Stande mit diesen drei Franken in der Zeit von 63 Jahren sämtliche Obligationsschulden

der Zentralbahn, welche 100 Millionen betragen, zu amortisieren. "Wir sind im Stande, nach 63 Jahren die Zentralbahn auf den gleichen Punkt zu stellen, auf dem die französischen Bahnen im Jahre 1953 stehen werden."

Auch im Falle der Expropriation sei man an die Bundesverfassung gebunden. "Die Eisenbahngesellschaften stehen in der Schweiz so wenig ausser Recht und Gesetz und Verfassung als jeder einzelne Bürger, wie sie umgekehrt über Gesetz und Recht stehen. In der Bundesverfassung aber lautet der betreffende Artikel, dass der Bund berechtigt sei, zu expropriieren "gegen volle Entschädigung". Dann habe man genau so viel zu bezahlen wie beim freien Kauf. Komme der Preis durch freien Kauf zustande, so gehe der Vertrag an die Bundesbehörden und könne dem Entscheid des Volkes unterstellt werden; so prüfe das ganze Volk. Lasse man es aber auf Expropriationen ankommen, so werde das Volksurteil an drei einzelne Männer abgetreten.

Gegen den Staatsbetrieb werde eingewendet, er bringe nicht die Initiative des Privatunternehmers mit sich. "Das ist ein sonderbarer Gedanke, der auf der Ansicht beruht, es wären die Bahnen vor dem Staate gewesen, und es handle sich nun darum, den Privatgesellschaften ein heiliges Recht wegzunehmen, als ob diese Aktiengesellschaften von Gottes Gnaden bestunden und schon den Bund im Rütli mitgeschworen hätten. Ich habe eine andere Vorstellung, nämlich die, dass die Eisenbahngesellschaften infolge der Konzessionen des Staates, das heisst mit Zustimmung und Willen des Staates, bestehen und keinen andern Ersatzanspruch haben."

Die Behauptung, dass die Bundesbahnen eine Zentralisation der Verwaltung in Bern mitbrächten, worunter die Peripherie zu leiden habe, könne schlagend widerlegt werde. Der Bund wisse wohl, was er den grossen Verkehrszentralen schuldig sei, dies sei deutlich zu sehen an den Postgebäuden in Luzern, Genf und St. Gallen. Das politische Gespenst, der Föderalismus der Schweiz werde unter dem Ankauf der S.C.B. leiden, komme meistens von Leuten, die an der bestehenden Bundesgewalt schon zu viel hätten. Auch Parteirücksichten im Eisenbahnwesen werde der Bund nicht walten lassen,

wie dies machmal behauptet werde, der Bund habe den Rhein, wie auch die Rhone eingedämmt, das Seeland und die Linthebene ausgetrocknet und in der Innerschweiz Bergstrassen gebaut.

Die ausländische Spekulation mit schweizerischen Eisenbahnpapieren werde kaum missbräuchlich gehandhabt, solange sich die Titel in den Händen von Privaten befänden. Allerdings wiege auch der legale Gebrauch, der nicht verhindert werden könne, schwer, denn neben dem Coupon hänge an jeder Aktie auch der Stimmzettel für die Generalversammlung. Es könnte auch einmal der Fall eintreten, dass die Aktien in die Hände einer fremden Regierung gelangen. Dies wäre für diese auf zwei Seiten vorteilhaft: Sie bekämen einen schönen Gegenwert und zugleich die Mehrheit in der Generalversammlung.

Er fordere deshalb jeden Schweizerbürger auf, die Abstimmung nicht leicht zu nehmen, "denn es hängen an ihr Fragen, die nicht bloss den Verkehr, Export und Import, Sachen, die an sich schon wichtig genug sind, betreffen, sondern es hängt an diesem Anfang der Verstaatlichung das ökonomische Schicksal unserer Nachkommenschaft ins dritte und vierte Geschlecht." (175)

Die Rede rief die stärkste Opposition des "Vaterland" hervor, und die Zeitung machte sich sofort daran, die Burgvogtei-Rede Weltis zu widerlegen. Es ging ihr darum, die "Schreckgespenster, die heraufbeschworen wurden und nur durch den sofortigen Rückkauf zu bannen sind" zu vertilgen. Sie trat der Auffassung entgegen, dass man die schweizerischen Eisenbahntarife manipulieren müsse, um der Tarifpolitik der Nachbarstaaten entgegenzutreten. Was heute nicht möglich sei, könne anno 1903 nachgeholt werden, entweder würde die S.C.B. vor 1903 billiger als jetzt gekauft oder zumindest ebenso billig. (Pikantes Detail hierzu: Die Rückkaufsentschädigung wurde 1898 für die S.C.B. insgesamt auf 177,358 Mio Fr. veranschlagt, die Verzinsung dieses Kapitals auf 6 Mio Fr.; der Verf.(176)) Die ökonomische Selbständigkeit der Schweiz hange nicht davon ab, ob man die Bahn einige Jahre früher oder später kaufe. Man könne sich die Verhältnisse auch nicht über den Kopf wachsen lassen, wenn man sich nicht in dieses Abenteuer stürze. Die

6% Reineinnahmen zwischen 1860 und 1890 müssten auf ihren Inhalt, d.h. auf die verschiedenen Posten, aus denen sich der "Reinertrag" der S.C.B. zusammensetzt, geprüft werden. Im übrigen schenkte das "Vaterland" den Ausführungen des Magistraten, die die Mehrausgaben des Bundes betrafen mehr Glauben als den Hoffnungen auf einen dreifränkigen Gewinn pro Aktie und Jahr. Dass der Bund die Verkehrszentren angemessen berücksichtigen wird, glaubte man zwar, doch könne erst ein Organisationsgesetz diese Forderung sichern. Weiter fragt sich die Zeitung, ob beim Handel denn niemand an einen europäischen Krieg gedacht habe. Es sei doch besser, die Gelder zu sparen und die Privatbahnen die Folgen des Krieges tragen zu lassen. Gegen die Vergewaltigung schweizerischer Aktionäre durch ausländische Grossaktionäre habe die Redaktion schon Mittel vorzuschlagen. Nötigenfalls sei eben auch das Gesetz zu verbessern.

"Von allen den Gefahren, welche der Herr Bundespräsident uns vorgemalt hat, ist keine einzige wirklich vorhanden, noch wird sie entstehen, wenn der Kauf nicht zu Stande kommt. ... So sollen die sauer erarbeiteten Batzen des Schweizervolkes nicht verschleudert werden. ... Also hinunter mit diesem unsinnigen Kauf! Wer dem Lande und dem Volke einen Dienst erweisen will, der stimme am nächsten Sonntag: Nein!" (177)

Zum Schluss soll noch die Meinung der Tessiner Presse zum Ausdruck kommen. Die Zeitung *Il Dovere* brachte die Diskussion innerhalb des Presseorgans ähnlich wie die *Zürcher Post* durch die Publikation befürwortender Artikel, die von der Redaktion kritisch besprochen wurden, in Gang. Im Mittelpunkt der Interessen stand dabei natürlich die Gotthardbahn. Die Verfechter des Rückkaufs der S.C.B. wiesen darauf hin, dass durch den Kauf der Jura-Simplon-Bahn - Aktien ein Präzedenzfall geschaffen wurde, dass eine wirksame Nationalpolitik auch die wirtschaftlichen Interessen einschliesse, weil politische Unabhängigkeit gleichzeitig mit der wirtschaftlichen Unabhängigkeit verwirklicht werden müsse. Die Gotthardbahn habe innerhalb der Schweizerbahnen besonders hohe Tarife; das Volk trage hohe Lasten infolge mangelnder Zentralisation. Der Rückkauf der S.C.B. sei ein Anfang des Gesamtrückkaufs. Die Redaktion des *Dovere* teilte den positiven Schluss des befürwortenden Artikels nicht, obwohl auch sie aus wirtschaft-

lichen und militärischen Gründen eine Konzentration des Eisenbahnwesens befürwortete. Der Preis des Zentralbahnhandels schien ihr aber zu teuer. Sie warnte vor der Schaffung eines Präzedenzfalles durch Sanktionierung des teuren Kaufes durch den Souverän. Im übrigen räumte die Zeitung ihrem eigenen Erstaunen über die Zurückhaltung von Ständerat (und Tessiner Regierungsrat) Soldati in der Tagesfrage breitesten Raum ein. Herr Soldati habe trotz mehrmaliger Einladung der Zeitung, dem Tessiner Volk die Vorlage befürwortend zu erklären, beharrlich geschwiegen. Selbst die Zeitung seiner Partei (gemeint: Libertà) (178) kämpfe gegen die Vorlage, ohne dass sich Herr Soldati zu einer Stellungnahme bequeme. Immerhin habe diese Ruhe insofern einen Sinn, als in der Zwischenzeit die Meinung reifen könne. Später könne unter Umständen ein Rückkauf zu einem tieferen Preis verwirklicht werden. (179)

Die Libertà (katholisch-konservativ) versprach sich von der zukünftigen Bundesbahn keinen besseren Betrieb, weil ja dasselbe Personal den Dienst versehe. Die Direktoren würden zu staatlichen Direktoren, ausser einer Bürokratisierung und einer Einschränkung der Volksfreiheit bringe der Staatsbetrieb also nichts. (180) Befürwortend äusserte sich die Riforma zum Kaufe, weil sie darin neben anderen Vorteilen den Anfang der Gesamtverstaatlichung erblickte. (181) Eine einzige Versammlung wurde in Bellinzona auf Veranlassung des Vereins der Eisenbahnangestellten, wo Dr. O.Seiler über die Vorteile der Verstaatlichung sprach, abgehalten. (182) - Der Kanton Tessin zeigte also kaum ein von den Verhältnissen in der Nordschweiz abweichendes Bild.

Die Bewegung pro und contra Vorlage kann gesamtschweizerisch dahingehend zusammengefasst werden, dass die Triebfedern der Opposition in alten Partei- und lokalen Verhältnissen zu finden waren, während auch die Zustimmung weitgehend von Partei-Anschauungen geprägt war.

Das Ergebnis der Volksabstimmung konnte denn auch kaum jemanden überraschen. Selbst Bundesrat Welti war auf einen negativen Ausgang gefasst, wie sich aus der im November 1891 geführten Korrespondenz ergibt. (183)

Für die einzelnen Kantone wurden folgende Resultate ermittelt:

Tab. 19 Volksabstimmung vom 6. Dezember 1891 (184)				
KANTONE	JA	NEIN	STIMM- BETHEIL.	REFERENDUMS- UNTERSCHR.
Zürich	13 900	50 052	77,6%	11 253
Bern	37 522	24 926	55,2%	8 530
Luzern	4 874	13 502	59,9%	8 105
Uri	258	3 051	80,5%	880
Schwyz	516	5 317	46,9%	393
Obwalden	94	1 685	49,0%	745
Nidwalden	121	1 385	52,1%	387
Glarus	1 082	3 925	61,0%	248
Zug	412	1 957	41,5%	747
Fribourg	3 593	18 111	74,9%	10 559
Solothurn	5 615	4 419	54,2%	1 041
Basel-Stadt	5 545	2 332	61,7%	1 787
Basel-Land	4 435	2 502	59,9%	698
Schaffhausen	590	6 444	86,3%	1 992
Appenzell A.-Rh.	4 280	4 868	74,1%	305
Appenzell I.-Rh.	307	2 333	85,9%	41
St. Gallen	12 095	27 237	76,7%	709
Graubünden	4 968	9 888	67,2%	4 329
Aargau	12 533	21 098	85,0%	3 390
Thurgau	8 208	8 426	69,7%	525
Tessin	3 321	9 225	43,7%	3 417
Vaud	1 541	38 234	63,4%	21 781
Valais	767	15 788	60,2%	5 227
Neuchâtel	2 183	6 466	33,8%	2 125
Genève	1 969	6 235	43,0%	2 484
	<u>130 729</u>	<u>289 406</u>	<u>63,8%</u>	<u>91 698</u>

Die Stimmbeteiligung des Volkes lag leicht über dem langjährigen Durchschnitt von 58,5 % , im Verein mit den Abstimmungen über den "eidgenössischen Schulsekretär" (26. Nov. 1882), dem Gesetz über "Schuldbetreibung und Konkurs" (17. Nov. 1889) und dem "Pensionsgesetz" (15. März 1891) vermochte diese Entscheidung überdurchschnittlich viele Wähler an die Urnen zu bringen. (185)

Die Kommentare in der Presse fielen entsprechend der Parole, die man herausgegeben hatte, aus. So gab das "Vaterland" seiner Freude über die Ablehnung unter dem Titel "Goldberger-Welti bei Waterloo" unverhohlen Ausdruck: "Geschlagen sind sie und ihre Eisenbahnpolitik! Auf's Haupt geschlagen!" Die Zeitung findet die Verwerfung mit einer Zweidrittel-Mehrheit umso schöner, als (nach Meinung des "Vaterland") die Gegner nur mangelhaft agiert hätten, während die Befürworter "alle Minen springen liessen". Die "Ostschweiz" wird gelobt für ihre weise Umkehr, und die Geschlossenheit der katholisch-konservativen Schweiz soll für Bern eine Machtdemonstration sein, dass ein Stock von 150 000 Stimmen keine quantité négligeable sei. Die Position der Zeitung sei gegeben: "Wir wollen Reformen, aber werden sie bekämpfen dort, wo politische Freiheit, wichtige kantonale Rechte und der allgemeine Landeskredit durch dieselben zerstört zu werden Gefahr laufen sollten." (186) - Kein Wort vom Reformprogramm indessen! -

Die "Ostschweiz" trat "ohne jegliche Ueberwallung ans Resultat heran". Dieses imponierte ihr vor allem deshalb, weil das Schweizervolk ein Geschäft, das seit dem Winterthurer Krach (im November 1891 ging die Winterthurer Kreditbank in Konkurs, woran Herr Fierz-Landis beteiligt gewesen sein soll. (187)) unreinlich geworden sei, verwarf. Darin liege die Würde des Entscheides, "eine Volkswürde der gewaschenen Hände." Im Verlaufe des Abstimmungskampfes habe der Geschäftsmann Welti mit dem Staatsmann nicht mehr Schritt gehalten, zu einem staatsmännischen Gedankenflug gehöre eben auch eine Rechnung die stimme. Die "Ostschweiz" habe erkannt, dass sich mit den Zahlen nicht mehr länger fechten liesse, da sie eben nicht mehr massgebend waren. Sie hätte es vorgezogen, gegen das Geschäft

zu schreiben, weil es ein schlechtes Geschäft sei. Nach wie vor stehe sie aber trotz der Angriffe von links und rechts zu ihrem Programm. (188)

Die Gazette du Valais nannte den Entscheid ein Begräbnis erster Klasse und freute sich im übrigen, dass das Wallis einmal mehr mit seinem Entscheid bei der Mehrheit des Schweizer Volkes zu finden sei. (189)

"Le vote du Central n'est pas seulement une défaite, mais un écrasement, pour les patrons de cette malheureuse opération," schrieb die Freiburger Liberté als Kommentar. Auch sie nahm mit Genugtuung Kenntnis vom Resultat des Kantons Freiburg, der damit einen Mittelwert des gesamtschweizerischen Stimmverhaltens abgebe. (190)

Auch die Zürcherische Freitagszeitung sprach von einem "Begräbnis erster Klasse". Nach Meinung der Zeitung nahm Basel-Stadt an, weil es Weltis Burgvogtei-Rede beherzigt hatte und weil finanzielle Interessen im Spiel waren. Baselland habe angenommen, weil sein grosser Sohn, Bundesrat Emil Frey, in letzter Stunde eine vertrauliche Weisung herausgegeben habe, wie anständigerweise gestimmt werden sollte. Unter den verwerfenden Kantonen habe der Kanton Zürich mit seiner Ablehnung am meisten verblüfft. In Thurgau und Appenzell AR habe niemand eine Verwerfung erwartet, und in Schaffhausen war sie gar "kolossal". Betäubend sei das Resultat im Kanton Aargau für Herrn Welti ausgefallen, da ihm nur 12 533 Heeresfolge geleistet hätten. Der St. Nikolaustag habe in vollstem Masse gehalten, was er versprochen. (191)

Für den "Bund" war ebenfalls das Ergebnis aus dem Kanton Zürich die grösste Enttäuschung. Er führte diesen Entscheid weitgehend auf die verwerflichen Mittel, mit denen der Abstimmungskampf in diesem Kanton geführt worden war, - es wird das "Pamphlet" von Dr. J. Ryf genannt - zurück. Für die Zukunft wollte sich die Redaktion nicht entmutigen lassen, obwohl sie den Projekten keine Verwirklichung zutraute. Einfachstes Vorgehen wäre, dass "diejenigen, die vor der Abstimmung so sicher wussten, dass die Bahnen auf dem Weg der Verständigung billiger zu erhalten wären, falls man mit ihnen in Unterhandlung treten würde, nun mit Angeboten aufrücken oder ihren Ein-

fluss mit Erfolg zu Gunsten einer solchen Erwerbung aus freier Hand anbieten." (192)

Die Basler Nachrichten regten an, das Volk über die Zukunft der Eisenbahnfrage entscheiden zu lassen, wozu das Recht der Initiative sich als Mittel anbiete. Durch die Abstimmung sei nämlich keineswegs bewiesen worden, dass die Mehrheit des Volkes von der Verstaatlichung nichts wissen wolle. Fürs erste sollte einmal die Lösung des Kleeblattes Baumberger-Vessaz*-Zemp (Ostschweiz, Revue, Vaterland) abgewartet werden, und die Zeitung zeigte sich begierig, dieses "föderalistisch-ultramontane-welsche Universalmittel kennen zu lernen". (193) Damit wurde auf die Bestrebungen dieser Kreise, eine Sammlung der Verstaatlichungsgegner herbeizuführen, angespielt.

Die Thurgauer Zeitung wünschte, dass "unsere Landesväter nach dieser Lektion die Sache mit etwas grösserem Ernst und etwas mehr Würde behandeln, als dies in der Junisession der eidgenössischen Räte geschehen ist." Als besonders bemerkenswert erachtete man die geschlossene Haltung der katholisch-konservativen Partei. (194) Das Luzerner Tagblatt glaubte, dass die Verstaatlichung trotzdem im Geiste der Zeit liege, wenn man sie auch zu hintertreiben suche. "Der Zentralbahnankauf ist verworfen; aber der 6. Dezember hat das Grab geschaufelt, in welches über kurz oder lang das Privatbahnsystem zu liegen kommen wird." (195)

Die Neue Zürcher Zeitung gab ihrem Optimismus Ausdruck, dass der Verstaatlichungsgedanke wieder lebendig werde. In kaum einem andern Kanton habe die Idee überzeugtere Anhänger gehabt als im Kanton Zürich. Die NZZ sei nach wie vor Verfechter des Zentralbahnankaufs, weil die Bahn nie billiger zu haben sei. Im Volke habe vor allem die Hartnäckigkeit des Eisenbahndepartementes, kein Organisationsgesetz vorzulegen, und die Haltung gegenüber der Jura-Simplon-Bahn (Unglücksfälle von Mönchenstein und Zollikofen) Misstrauen erregt. Der hohe Preis und die Verbindung mit der Berliner Börse hätten ein übriges getan. Der Kanton Zürich sei erbittert gegen das Eisenbahndepartement wegen der Behandlung der Moratoriumslinien. Es gehe nicht an, die N.O.B. zu zwingen, ihren Verpflichtungen nachzukommen und dann vor

den eidgenössischen Räten den Bau dieser Linien als ein volkswirtschaftliches Unglück hinzustellen. Ferner habe man in Bern die Ausführung der Linie Thalwil-Zug möglichst weit hinausgezögert, um dann einen zweigleisigen Albistunnel aus Rücksicht auf den zu erwartenden Verkehr zu verlangen. Die Zeiten der mächtigen Nordostbahn seien vorbei, aber trotzdem werde die Gesellschaft von Bern aus weiterhin schikaniert und misshandelt, was man in Zürich bitter empfunden habe. Diese Missstände hätten auch mit dem Ankauf der Zentralbahn überwunden werden können, es gelte nun, die entsprechenden Lehren daraus zu ziehen. (196)

Das Bündner Tagblatt war am meisten an der Reaktion der Börse interessiert, die Kursstürze der Zentralbahnaktien aufzuhalten. (197)

Die Tessiner Presse beschäftigte sich vor allem mit Ständerat und Regierungsrat Soldati. Es wurden Spekulationen angestellt, dass selbst Herr Soldati gegen den Handel, den er in Bern in die Wege geleitet, gestimmt haben könnte. Wenn er nämlich in seiner Wohngemeinde Neggio gestimmt habe, müsse er unter den 30 Verwerfenden sein, da kein einziges Ja in die Urne gelegt worden sei. Wenn Herr Soldati von der Vorlage überzeugt gewesen wäre, hätte er bestimmt versucht, das Tessiner Volk dafür zu gewinnen. Vielleicht habe er aber auch zwei Gesichter, eines für Bern und eines für den Kanton Tessin. (Gazzetta Ticinese, Riforma, Il Dovere (198))

Il Dovere meinte, dass man bei einem so hohen Kaufpreis kaum Taxermässigungen zu erwarten gehabt hätte, ferner sei Herr Welte ja auch immer gegen Reduktionen der Posttaxen gewesen. Herr Welte habe keine glückliche Hand, schon der Versuch, die N.O.B. anzukaufen sei gescheitert, und der Zentralbahnhandel habe sich als noch grösseres Fiasko erwiesen. Zu bedanken habe sich Herr Welte bei Ständerat Soldati. (199)

Die Züricher Post überschrieb ihre Betrachtungen mit dem Titel: "Le rachat est mort; vive le rachat!" "Wir glauben doch, dass die Idee der Verstaatlichung unserer Eisenbahnen mächtig im Schweizer Volke lebt und dass dessen gestriger Entscheid sich nicht gegen dieses wohlthätige Prinzip der neuen Politik und Volkswirtschaftsbahn gerichtet hat. Zu sehr haben während des Kampfes zahlreiche Gegner der Zentralbahnvorlage diese Versicherung.

Zu sehr schreien die Verhältnisse nach einer Aenderung und Besserung. Wir stehen darum nicht an einem Grabe." Als Gründe der Verwerfung ermittelte diese Zeitung folgende Gründe: Der hohe Preis, eine mangelnde Abstimmungstaktik (keine Generalidee, nur Spezialidee), die Herausnahme der S.C.B. als Einzelstück aus dem System, die gegensätzlichen Interessen der Ostschweiz und der Simplon-Kantone, das fehlende Organisationsgesetz, die Gefahr der Präjudizierung eines hohen Kaufpreises für andere Bahnen. Der Gedanke "Teilkauf führt zu Gesamtkauf", wirkte in der Abstimmung schädigend statt unterstützend für das anvisierte Ziel. Die Anhänger der Verstaatlichung hätten ausserdem den Fehler begangen, alle andern Erwerbsarten (Expropriation) einfach zu bestreiten. Schliesslich lag das Projekt eines Staatsbahnsystems in viel zu vagen Umrissen vor. (200)

Aehnlich lautete auch die Beurteilung des Landboten : "Auf baldige Verwirklichung der Verstaatlichung der Eisenbahnen wird freilich niemand mehr rechnen dürfen. Die als Stimmungsmacher gegen die Annahme ausgespielten Eventualvorschläge werden bald genug offenbaren, dass sie zu schwache Hebel sind, um das Eigentumsrecht auf unsere Hauptstrassen aus dem Privatgeleise in das des Staates überzuleiten. Die Beweggründe, welche gestern das mächtige Ueberwiegen der Verneinung zuwege gebracht, sind augenscheinlich verschiedener Natur, gehen nicht unter einen Hut. Politische Rücksichten, Erinnerung an erlittene Unbill, Besorgnis der Hemmung schlummernder und ausgesprochener Wünsche, instinktiver Aberwillen gegen die privaten ersten Regisseure des Geschäftes in Zürich und an der Spree und noch andere Rück- und Ausblicke haben sich in das Volksvotum hineingewoben. Aber unrichtig wäre es, zu meinen, das Schweizer Volk habe damit den Gedanken und Willen auf Anhandnahme des Eisenbahnwesens durch den Staat verworfen und aufgegeben. ... So werden wir nicht nur vor der Majestät des souveränen Entscheides uns zu beugen haben, sondern versuchen müssen, aus all den mitspielenden Nebenrücksichten und Nebenmotiven heraus den Kern, das Leitmotiv, welches die grosse Mehrheit unserer stimmberechtigten Bürger zu ihrem Entscheid gebracht hat, sine ira et studio herauszufühlen und darnach die Richtung für die Zukunft zu bemessen." (201)

Die sozialdemokratische Presse hatte keine guten Worte für Welti übrig, offensichtlich hatte sie immer die Meinung gehabt, der Zentralbahnhandel sei in einem zu elitären Zirkel durchgespielt worden: "Der Wucherkauf ist abgewiesen; es lebe die volkstümliche, Privilegien rüttelnde Verstaatlichung!" schrieb der Grütlianer. Und die Arbeiterstimme ging mit Welti ins Gericht: "Die unselige Eisenbahnpolitik Weltis ist gerichtet. Wird Herr Welti nun gehen? Ein italienischer, französischer oder deutscher Ministerpräsident würde es tun. Ein ganzer Mann fällt mit seinem Werk. Die Bahn für eine volkstümliche Eisenbahnverstaatlichung ist nun frei." (202)

Zusammenfassend sind drei Punkte festzuhalten:

1. Es scheint, als ob der katholisch-konservativen Partei bei dieser Referendumsvorlage die Sammlung, die sie solange angestrebt hatte, endlich gelungen war. Dies ist im Rahmen dieser Untersuchung eher von untergeordneter Bedeutung, könnte aber u.a. ein Grund für eine kath. konservative Bundesrat-Nomination (Keel* SG schlug eine Kandidatur aus, an seiner Stelle wurde Zemp* LU gewählt) gewesen sein.
2. Aus den Pressestimmen geht eindeutig hervor, dass der Verstaatlichungsgedanke keineswegs mit diesem Verdikt des Volkes begraben wurde. Die Opposition richtete sich gegen den Modus des Rückkaufes, also musste für die Zukunft ein anderes Vorgehen gewählt werden. Das Penetrationssystem von Bundesrat Welti fand im Volke keine Sympathie, es musste aufgegeben werden.
3. Die Lokalinteressen fanden im Volksentscheid deutlich ihren Niederschlag. So nahmen die Zentralbahnkantone Basel, Solothurn und Bern die Vorlage an. Dies konnte für den Bundesrat ein Zeichen sein, dass eine Gesamtverstaatlichung unter Berücksichtigung differenziertester Regionalinteressen und Sonderwünsche auf mehr Zustimmung des Volkes stossen könnte.

Bundespräsident Welti reichte tags darauf der Bundesversammlung sein Entlassungsgesuch ein. Obwohl beide Ratspräsidenten ihn zu bewegen versuchten, seine Demission zurückzuziehen, und auch die Presse den Rücktritt grösstenteils bedauerte, blieb er bei seinem Entschlusse. An seine Stelle trat nun ein ehemaliger Rückkaufsgegner, Nationalrat Joseph Zemp. (203)

7. Die Verstaatlichungsfrage 1892 - 1894

Bereits in den Dezembertagen 1891 wurden neue Ideen entwickelt. Nationalrat Curti begründete in der radikal-demokratischen Fraktion der Bundesversammlung den Inhalt seiner Motion zur Eisenbahnverstaatlichung. Die Angelegenheit wurde diskutiert, und die Fortsetzung der Erörterungen auf eine Fraktionssitzung im Januar 1892 vertagt.(1)

Inzwischen wurde vom Grütliverein Zürich eine Versammlung auf den 12. Januar 1892 einberufen. Redaktor Kollbrunner stellte die Motion Curti vor, worauf die Versammlung in ihren Beschlüssen noch um einiges über die Ziele der Motion hinausging. Man verlangte von den eidgenössischen Behörden - und dies scheint später eintretenden negativen Entwicklungen bereits präventiv vorzugreifen - die Verwirklichung folgender Forderungen:

- Eine Aenderung des Gesetzes über das Rechnungswesen unter Einführung der Amortisationspflicht.
- Eine Aenderung des Obligationenrechts dahin, dass nur noch Namenaktien für Verkehrsanstalten, Banken und Bergwerke ausgegeben werden dürfen. Im weiteren sollte durch die Aufnahme von Strafbestimmungen das Stroh-männerunwesen rigoros bekämpft werden.
- Eine Aenderung des Eisenbahnartikels (Art. 26) der Bundesverfassung unter Aufnahme folgender Zusätze:
Festlegung der Tarifmaximalansätze in den Konzessionen,
Zulassungsverbot für Ausländer in Eisenbahndirektionen,
Tilgungszwang der Obligationsschulden bis zum Konzessionsablauf, und
Berechtigung des Bundes, den Betrieb bestehender Eisenbahnen durch Pacht oder Expropriation des Rollmaterials oder die Bahnen selbst durch freie Verständigung, konzessionsmässigen Rückkauf oder Expropriation zu übernehmen.

Die Beschlüsse der Versammlung wurden ans Zentralkomitee des Grütlivereins zur Prüfung der aufgeworfenen Fragen und zur Lancierung einer Verfassungsinitiative weitergeleitet.(2)

Am 29. Januar 1892 begründete Curti* seine Motion im Nationalrat und brachte damit die Diskussion erneut in Gang, indem die Abstimmungsnachlese entscheidend kanalisiert wurde und die widersprüchlichsten Ideen in diesem Vorstoss Ausdruck finden konnten. Für eine Mehrzahl der aufgeworfenen Probleme blieb zur Lösung nur eine kurze Zeitspanne, weil Rückkaufstermine festgelegt waren und die Situation dringend Eingriffe erforderte.

Curti vertrat die Ansicht, dass nach dem Resultat vom 6. Dezember 1891 neben das gründliche Studium der Eisenbahnfrage auch das Studium der Eisenbahngeschichte zu treten habe. Eine parlamentarische Kommission sollte Tarifpolitik, Herkunft und Höhe des investierten Kapitals, Rentabilität, Ausbau der Netze, Stellung des Bundes zur Alpenbahnfrage, Erwerbungsmöglichkeiten, Amortisationsmöglichkeiten, Organisation und Verwaltung der künftigen Bundesbahnen prüfen und entsprechende Projekte vorlegen.

Besonderes Gewicht legte der Redner auf die Erwerbungsarten, wobei er die Vorzüge der Expropriation gegenüber dem konzessionsgemässen Rückkauf oder Aktienerwerb herausstrich. Vorgeschlagen wurde - ein Novum - der Modus der "fakultativen Expropriation", das heisst, der Bund muss bei zu hohem Preis eine einzelne Linie nicht kaufen. Im weiteren, so Curti, müsse bei einer Expropriation nicht der volle Wert, sondern bloss der Vermögensnachteil des Konzessionärs abgegolten werden. Die moralische Unbedenklichkeit dieser Erwerbungsart versuchte der Redner anhand von Rechtsgutachten und Verlautbarungen des Bundesrates (3) zu belegen.

Bundesrat Zemp setzte in seiner Antwort die Akzente allerdings anders: Als erste Aufgabe wolle der Bundesrat die Neuorganisation des Eisenbahndepartementes, die Verbesserung der Eisenbahneinrichtungen (zweites Geleise auf den Hauptlinien) und die Vorantreibung der Alpenbahnfrage an die Hand nehmen. Bis zur Lösung dieser Fragen hätte der Rückkauf zu warten. In der Zwischenzeit solle eine Neuordnung der Konzessionen angestrebt werden, damit der Rückkauf dermaleinst auf dieser

Grundlage erfolgen könne. - Der Bund besitze bis heute keine Rechtsgrundlage, konsolidierte Anleihen der Amortisationspflicht zu unterstellen. Er fasse die Motion als Einladung an den Bundesrat auf ("die Bundesversammlung muss dem Bundesrat die Freiheit lassen und keine Direktiven geben"), die Eisenbahnfrage (Reform und Rückkauf) zu studieren, und er wolle sie auch nur in diesem Sinn entgegennehmen. Er werde beförderlichst Bericht und Antrag vorlegen.

Eine ähnliche Motion wurde zur gleichen Zeit im Ständerat von Cornaz* eingereicht und in gleichem Sinn entgegengenommen.(4)

Die Neue Zürcher Zeitung schrieb am 1. Februar 1892:

"Die Eisenbahnfrage ist nun für einige Zeit in den Hintergrund gedrängt. Der Bundesrat hat zwar den Auftrag, die Frage neuerdings zu studieren und den Räten zu berichten, in welcher Weise er die Lösung an die Hand zu nehmen gedenke. Herr Zemp wird sich jedoch hiefür Zeit lassen. Glücklicherweise ist man von dem Gedanken abgekommen, ihm bei dieser Arbeit eine parlamentarische Kommission an die Hand zu geben. Hier sind Fachmänner notwendig, keine parlamentarische Kommission."(5)

Der Ausgang der Abstimmung sollte den Bundesrat denn auch in keiner Weise veranlassen, seine Rückkaufsbestrebungen nun abzuberechen. Dies war aus den Pressekommentaren und aus der Motion Curti deutlich herauszulesen. Allerdings war das Prinzip, Rückkauf auf Grund gegenseitiger freier Vereinbarung kaum mehr praktikabel, das finanzielle Risiko schien dem Volk zu hoch. Welcher Weg sollte aber nun eingeschlagen werden?

Als Möglichkeiten rückten die staatliche Expropriation oder der konzessionsgemässe Rückkauf in den Vordergrund. Beide Verfahren brachten aber etliche vorgängig zu lösende Probleme mit sich.

Die Expropriation machte ein vorgängig zu schaffendes Gesetz notwendig. Aber auch sie bannte die Gefahr einer Ueberzahlung der Bahnen keineswegs, da die Preise von Experten festgesetzt werden mussten.

Auch beim konzessionsgemässen Rückkauf, der seit 1883 nie ganz aus den

Augen gelassen wurde, mussten zuerst Probleme gelöst werden. Dieses Verfahren unterscheidet sich von den andern Rückkaufsprinzipien dadurch, dass die Parteien auf die Ermittlung der Entschädigung kaum Einfluss nehmen können, weil die Grundsätze bereits in den Konzessionsbestimmungen festgelegt sind. Immerhin gab es auch da gewisse Unterschiede, die eine eingehendere Betrachtung verdienen. Man unterscheidet zwei Typen von Konzessionen, die alten (bis 1873) und die sogenannte Normalkonzession (bis 1886). (S.a. S. 52 ff.)

Unterschiede zwischen den Konzessionstypen

	alte Konzessionen	Normalkonzession
Rückkaufsobjekt:	Bahn samt Material, Gebäulichkeiten und Vorräten	Bahn inkl. Betriebsmaterial und übrige Zubehörenden (unbestimmter!)
Rückkaufstermine:	nur wenige, auf den Tag festgelegte Termine	Ab einem gewissen Zeitpunkt hat der Bund das Recht, die Bahn <u>jederzeit</u> unter Einhaltung der Kündigungsfrist zurückzukaufen.
Kündigungsfrist:	5 Jahre	3 Jahre
Minimalentschädigung:	"ursprüngliches Anlagekapital" (keine Begriffserläuterung)	nachgewiesene erstmalige Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen (d.h. abzgl. Erneuerungs- und Reservefonds)
Reinertrag:	keine Definition	"gesamter Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben"
Kapitalisierungsziffer bei gleicher Laufzeit: (Faktor, mit dem der Reinertrag zu multiplizieren ist)	höher	niedriger
Rückkaufskosten nach Ablauf der Konzession:	mutmassliche Neuerstellungskosten, bzw. 18facher Reinertrag	erstmalige Anlagekosten für Bau und Betrieb, oder eine durch das Bundesgericht abzuschätzende Summe nach Wahl des Bundes
Abtretung in "nicht befriedigendem Zustand"	Abzug eines "verhältnismässigen" Betrages	Beizug des Erneuerungs- und Reservefonds vor Abzug
Schlichtungsstelle:	Schiedsgericht	Bundesgericht

Im Vergleich zum Ausland waren die Rückkaufsbestimmungen für den Bund um etliches unvorteilhafter, wie wir bereits ausgeführt haben.(6) Ab 1886 versuchte der Bund zwar die Rückkaufsbedingungen in den Konzessionen zu seinen Gunsten zu verändern. Bei der Konzessionierung der Moratoriumslinie Thalwil - Zug verlangte der Bundesrat die Streichung des Abschnittes betreffend die Minimalentschädigung in der Höhe des Anlagekapitals und drang mit dieser Forderung durch.(7) Später wurde diese Neuerung offensichtlich wieder vergessen, obwohl immer angewendet. Die Aussichten der Privatbahnen wurden dann insofern verbessert, als die Bundesversammlung auf Antrag des Bundesrates 1897 beschloss, dass der Rückkauf auf Grundlage der Konzessionsbestimmungen frühestens nach 30 Jahren erfolgen dürfe. Damit wollte man die finanzielle Entfaltung der Gesellschaften ermöglichen.(8)

Die Unklarheiten in bezug auf die Rückkaufsbestimmungen wurden von Placid Weissenbach in seiner Schrift "Rückkauf oder Expropriation" (9) differenziert herausgearbeitet. Ihre Darstellung indessen müsste den Rahmen dieser Untersuchung sprengen. Festgehalten seien immerhin die wichtigsten Punkte:

- Der Bund hätte in den meisten Fällen eines Rückkaufes das Anlagekapital zu bezahlen.
- Für die alten Konzessionen würde sich die unexakte Definition des Begriffes "Reinertrag" ungünstig auswirken.
- Gewisse Linien müssten auf Grund der Betriebsergebnisse früherer Jahre zurückgekauft werden, auch wenn durch die Eröffnung einer Konkurrenzstrecke eine völlig andere finanzielle Situation vorherrschte (Beispiel: Bözbergbahn und Eröffnung der Linie Stein-Koblentz, 1892).
- Der Bund muss nach Ankündigung des Rückkaufs auch tatsächlich kaufen, der Rückkauf ist also zuerst einmal ein Schritt ins (finanzielle) Dunkle.

Wir sehen, in welcher ungünstiger Lage sich der Bund befand. Die Rückkaufsbestimmungen konnten und durften nicht angetastet werden, andererseits sollten die Bahnen nicht überzahlt werden. In den folgenden Jahren machte der Bund all seinen Einfluss geltend, um bessere Bedingungen zu schaffen und

zwar durch Vereinbarungen mit den Gesellschaften und durch eine gesetzliche Beeinflussung der Rechnungsführung der Gesellschaften.

So veranlasste der Bund die Gesellschaften, ihre Konzessionen zusammenzulegen, damit innerhalb eines Betriebes ein Ausgleich geschaffen würde. Die Jura-Simplon-Bahn hatte diesen Schritt bereits 1889/1890 vollzogen. (10) Durch Verhandeln und mit dem Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1893 wurde neben kleineren Unternehmen auch die S.C.B. von dieser Massnahme betroffen. Alle Konzessionen des ganzen Netzes wurden vereinheitlicht, wobei die alten, vor 1873 bestehenden Rückkaufsbestimmungen die Grundlage bildeten. (11) Nach Einigung mit den Vereinigten Schweizerbahnen blieb nach dem 7. Mai 1896 nur noch die N.O.B.-Gesellschaft übrig, alle andern hatten einheitliche Bestimmungen für das ganze Netz (V.S.B.: drei Sektionen). (12) Die N.O.B. leistete erfolgreich Widerstand gegen diese Vereinheitlichungsbestrebungen des Bundes, so musste der Bund nach beschlossenem Rückkauf alle Linien einzeln, auf Grundlage der entsprechenden Konzessionen erwerben.

Mit dieser Massnahme hatte der Bund seine Stellung schon entscheidend verbessert. Er musste nun nicht mehr die guten Linien nach Ertrag und die schlechten nach ihrem Kapitalwert zurückkaufen, sondern das ganze Netz (mit Ausnahme der N.O.B.) wurde nun nach Ertrag, resp. Kapitalwert, als Ganzes erworben. Indem nun die schlecht rentierenden Linien den Ertrag der guten herabminderten, konnte die Maximalentschädigung - die Minimalentschädigung (=Anlagewert) blieb dieselbe - gesenkt werden. Andererseits waren die Gesellschaften nun sicher, dass der Bund ihnen nicht nur die rentablen Linien abnahm.

In der hohen Politik war die Eisenbahnfrage in den Hintergrund gedrängt, die Ideenquellen indessen versiegten nicht. Einen weiteren Schritt in Richtung Zentralisierung, allerdings auf privatwirtschaftlicher Basis, schlug Julius Frey[†], Vizedirektor der Schweizerischen Kreditanstalt, vor:

Ausgangspunkt von Frey's[†] Gedankengängen bildeten die Kursverluste der S.C.B. - Aktien seit der Volksabstimmung von Ende 1891 von Fr. 880.- auf

Fr. 580.- (Dezember 1892). Als verbesserungsfähig erachtete der Autor vor allem die Mitbestimmung der Behörden bei der Gestaltung der Eisenbahnfrachttarife, die Amortisation des Kapitals und die Herstellung grösserer Eisenbahnverbände. Die diversen Verfahren zur Verbesserung der Situation, freihändiger Kauf, Penetrationssystem, Expropriation durch den Staat, schienen dem Autor ungeeignet. Einzig der konzessions-gemässe Rückkauf wurde von Frey[†] als möglich und durchführbar erachtet, allerdings erst nach 1903. Bis zu diesem Zeitpunkt sollte aber nicht auf die Vorteile der Verstaatlichung verzichtet werden. Am Beispiel der Detailstudie einer Fusion S.C.B.-N.O.B. sollte bewiesen werden, welche Vorteile eine Fusion, eine Vereinheitlichung und eine Zentralisation bringen würden: 1166 Bahnkilometer würden so durch eine einzige Gesellschaft (dies entspricht 1/3 des schweizerischen Gesamtnetzes) verwaltet, wobei das neue Netz ein Gegenstück zu der die Westschweiz beherrschenden Jura-Simplon Gesellschaft bilden würde. Diese Arbeitsgemeinschaft, die über sieben Grenzzufahrten verfügen würde, könnte der internationalen Konkurrenz besser begegnen; Fahrplanvereinfachungen, Tarifvereinheitlichungen, technische Einheit und eine zentrale Verwaltung brächten weitere Vorteile. Bei der Fusion sollte die S.C.B. an die N.O.B. übergehen.

Die sehr detailliert gehaltene Studie umfasst neben allen Berechnungen und juristischen Abklärungen auch bereits die Statuten der zu schaffenden "Schweizerischen Central- und Nordostbahn" und einen Entwurf des Bundesbeschlusses zur Sanktion der Fusion.

Nach der Idee des Autors würden nach dem Zusammenschluss der grossen Gesellschaften auch bald die Vereinigten Schweizerbahnen dazustossen, sodass schliesslich zwei bis drei grössere Eisenbahnsysteme mit einheitlichen Konzessionen und Amortisationsverpflichtungen geschaffen würden. Der Bund könnte den Rückkaufstermin abwarten und ein vereinheitlichtes System übernehmen, das Volk aber würde bereits vor der Verstaatlichung von deren Vorteilen profitieren. (13)

Die Frage, weshalb nach Herstellung dieser vorteilhaften Bedingungen noch verstaatlicht werden muss, lässt der Autor - vielleicht mit Absicht -

offen. Immerhin sollte der Vorschlag eine Vereinheitlichung auf freiwilliger und privatwirtschaftlicher Basis anregen, damit der Staat nicht mit Gesetzen eine Einheitlichkeit durchzusetzen brauchte.

8. Das Stimmrechtsgesetz 1895

Wie wir in Kapitel 3.2. ausgeführt haben, wurden die Eisenbahnen in der ersten Bauphase grösstenteils mit einheimischem Kapital finanziert. Durch die Krisen, vorab jene von 1877, ging das Vertrauen der Schweizer in Eisenbahn-papiere grösstenteils verloren. Bahnaktien, die ehemals als solide Kapitalanlagen gegolten hatten, wurden massenweise veräussert. Als Abnehmer fanden sich fast nur noch Ausländer. Die Eisenbahnaktien wurden zunehmend zu internationalen Spekulationsobjekten. Interessen der Bahneigentümer und solche des Landes gingen nun weit auseinander. Das ausländische Kapital verlangte verständlicherweise auch nach mehr Vertretung in den Verwaltungen.

Im Juni 1894 wurde die Öffentlichkeit durch die Vorgänge in der Generalversammlung der N.O.B. ganz besonders erregt. Weil auch in dieser Angelegenheit das ausländische Grosskapital eine Rolle spielte, und überdies das Obligationenrecht in krasser Weise verletzt wurde, mündete die Angelegenheit ganz unerwartet in rigorose gesetzgeberische Gegenmassnahmen aus. Dass die Geschichte dem Gedanken des Rückkaufs erheblich Auftrieb verlieh, liegt auf der Hand.

Im wesentlichen ging es um zwei Streitpunkte: Die Anleihsenemissionen und die Abberufung des Verwaltungsrates und der Direktion der N.O.B. Im Mittelpunkt des Geschehens stand Guyer-Zeller.

Nach den mageren Erträgen vorhergehender Jahre konnte der Verwaltungsrat der N.O.B. dank dem guten Rechnungsergebnis des Jahres 1892 endlich die Abschreibung auf den Zürichseeschiffen in der Höhe von Fr. 262 484.22 vornehmen und der Generalversammlung die Ausrichtung einer Dividende von 5% auf den Prioritäts- und 4 1/2 % auf den Stammaktien beantragen. Guyer-Zeller - er verfügte dank Strohmännern über die Aktienmehrheit (nach Obligationenrecht durfte ein Aktionär höchstens 1/3 der Stimmenzahl auf sich ver-

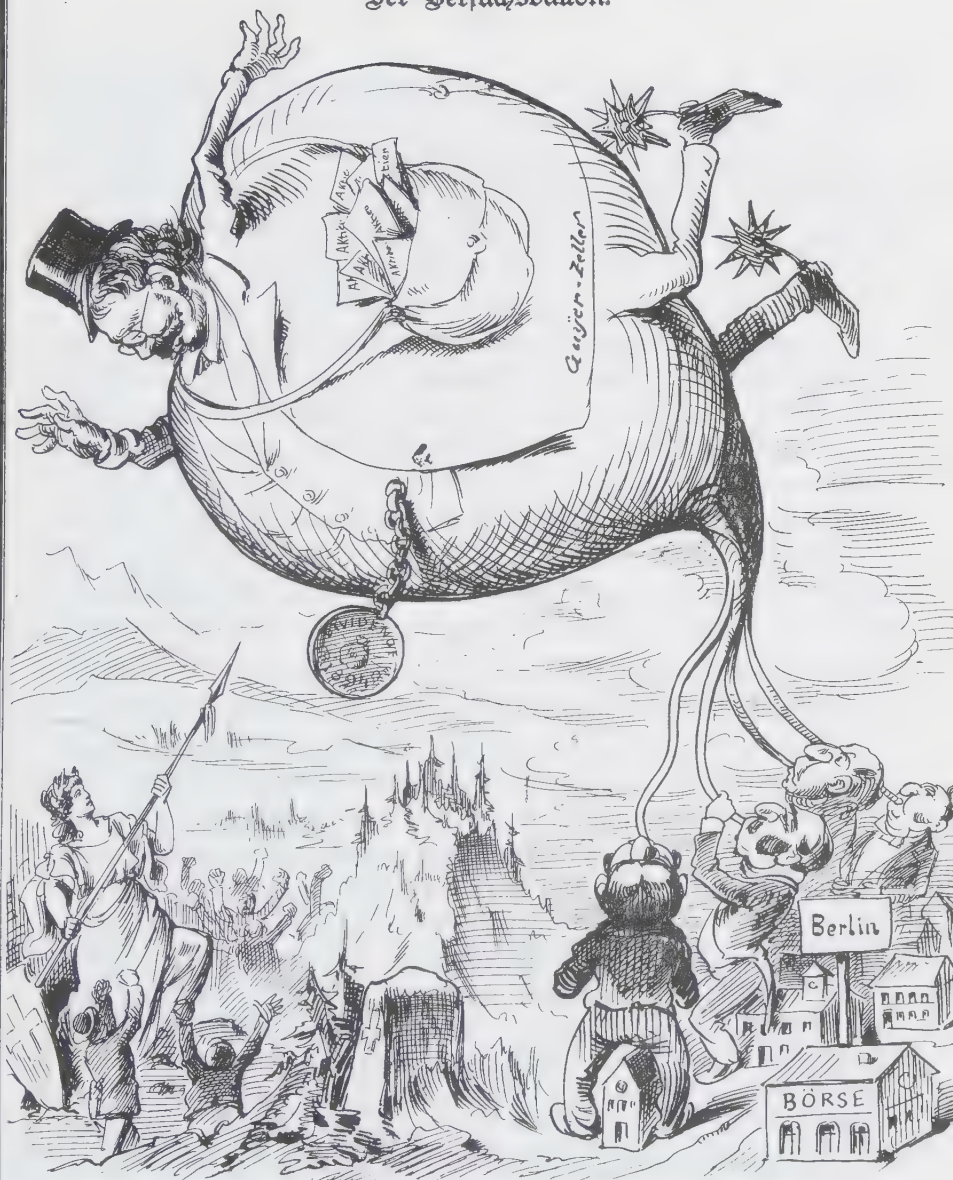
einigen) - setzte eine Abschreibung von lediglich Fr. 61 910.50 und die Ausrichtung einer Dividende von 5% auf beide Aktienkategorien durch. In derselben Versammlung gelang es ihm auch, einen ausländischen Bankvertreter im Verwaltungsrat zu plazieren.

In der Generalversammlung vom 16. November 1893 wollte der Verwaltungsrat von der Generalversammlung Vollmacht zur Ausgabe von Obligationen in der Höhe von 20 Mio. Fr. Nach Gesellschaftsstatuten hatte die Generalversammlung nur über die Höhe des Anleihe ns zu bestimmen, nicht aber über den Abschluss. Guyer-Zeller stellte den Antrag auf Nichteintreten und verlangte die Bestellung einer Dreierkommission (Guyer-Zeller und zwei Bankdirektoren ausserhalb des Verwaltungsrates), die bis zur nächsten Versammlung Bericht und Antrag zu erstatten hätten. Sofern sich die Kommission aber schon vorher über Emission und Modalitäten einigen könne und der Verwaltungsrat gleicher Meinung sei, werde das Anleihen schon vorher abgeschlossen. Guyer-Zeller drang durch. Als Folge dieses Entscheids hatte die N.O.B. ganz erheblich mit Liquiditätsproblemen zu kämpfen, sodass der Wertschriftenbestand von 17 Mio Fr. (Ende 1892) auf 2,7 Mio Fr. (Ende 1894) reduziert werden musste.

Am 20. April 1894 stand das Obligationenanleihen über 20 Mio Fr. erneut auf der Traktandenliste der Generalversammlung. Guyer-Zeller stellte den Gegenantrag auf Annahme einer von ihm (und seines Konsortiums) gemachten Offerte über ein 3 1/2% Anleihen von 10 Mio Fr. mit einer Laufzeit von 30 Jahren. Ueber die restlichen 10 Mio Fr. sollte erst in einem Jahr Beschluss gefasst werden. Durch dieses Vorgehen wurden die Statuten eindeutig verletzt. Eine im Sommer 1894 eingereichte Klage wurde vom Handelsgericht denn auch geschützt (1), aber der Verwaltungsrat hatte die Offerte inzwischen angenommen, womit die Klage gegenstandslos wurde.

Im Juni 1894 stellte Guyer-Zeller den Antrag auf Abberufung sämtlicher Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsrates durch die Generalversammlung. Zu diesem Schritt sah er sich "angesichts der immer grösser werden den Kluft zwischen der Mehrheit der Generalversammlung und den Verwaltungsbehörden" veranlasst. (2)

Der Versuchsballon.



Helvetia: „Nur keine Angst, Kinder, wir wollen ihm den D. D. B.-„Blau“ schon zeigen!“

Berliner: „Blost! Blost! Graußartig! Wird er plaken? Gott wie heiß, as wir sind hübsch im Trocknen!“

An der Generalversammlung der Aktionäre vom 27. Juni 1894 fanden sich 388 Aktionäre, die 132 104 Aktien (N.O.B. gesamt: 160 000) vertraten, ein. Viele der Anwesenden waren mit je einer Aktie ausgestattet und als Strohmänner an die Versammlung bestellt worden. Ein weiteres Mal wurde die Abschreibung auf den Zürichsee-Dampfbooten verhindert. Danach ging es um die Wahlen. Nach dem Willen Guyers sollten abberufen werden:

Dr. Eugen Escher, seit 1872 Direktor der N.O.B., vorher Chefredaktor bei der Neuen Zürcher Zeitung und Stadtschreiber von Zürich,

Herr Russenberger, vormals Gerichtspräsident von Schaffhausen, Ständerat des Kantons Schaffhausen. Er hatte in den Siebzigerjahren im Auftrag des Bundesrates die Liquidation der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Nationalbahn durchgeführt.

Herr Wirz, seit vier Jahren Direktor der N.O.B., vorher selbständiger Geschäftsmann und

Herr Caspar Arbenz⁺, der als Angestellter Stufe um Stufe innerhalb der N.O.B. bis zum Direktor emporgestiegen war. (3)

Verschiedene Verwaltungsräte wurden ebenfalls nach dem Willen Guyers abberufen. Als ein Aktionär vorschlug, sich zum Dank für die Arbeit der Direktion zu erheben, blieben Guyer und seine Gruppe sitzen. In derselben Versammlung passierte (Guyer) das Missgeschick, dass die (von ihm) vorgeschlagenen Kandidaten entweder von ihrer Berufung nichts gewusst hatten oder die Wahl nicht annahmen. Als Parteien innerhalb der Versammlung kristallisierte sich nun zunehmend eine Gruppe um Dr. Ryf (Kreditanstalt) und jene um Guyer heraus. Die Generalversammlung wurde vor Behandlung aller Traktanden zu später Stunde geschlossen. Ein ausserordentlicher Termin wurde auf Mitte Juli festgesetzt. Die bisherige Direktion konnte bis zum 1. Juli amtieren, wurde dann aber vom Bundesrat angehalten, bis zur Neueinsetzung der Direktion die Geschäfte weiterzuführen.

Von besonderem Interesse sind zweifellos die Beweggründe Guyers, über die der Zeitungleser recht wenig vernahm. Es ging Guyer darum, die zum Teil sehr engen Geschäftsverbindungen zur Kreditanstalt zu lockern. Oftmals seit Gründung der N.O.B. hatte Personalunion der leitenden Persönlichkeiten der

Kreditanstalt und der N.O.B. bestanden. Dies wurde zwar öfters als störend empfunden, aber die Kreditanstalt hatte der Bahngesellschaft gerade über die schwierigste Zeit hinweggeholfen. (4) "Es handelt sich nicht um einen Kampf zwischen Direktion und Verwaltungsrat Guyer, sondern um eine Schlacht zwischen Kreditanstalt und letzterem", schrieb die "Ostschweiz", "wobei Direktion und Verwaltung die Unklugheit begingen, Partei zu ergreifen, und das kostete ihnen das Leben." (5)

Die Entrüstung des Volkes entfachte sich vor allem am Vorgehen Guyers, mittels Stroh Männern seinem Willen zum Durchbruch zu verhelfen, und am Auftreten seines ausländischen Gefolges. Der "Bund" meinte, "es wäre besser gewesen, die Herren nicht wiederzuwählen, statt unter grossem Spektakel die Abberufung in Szene zu setzen." Bereits wurde auch schon ein Vorschlag für eine Lex Guyeriana veröffentlicht, die vorsehe, die Verwaltungsräte der Eisenbahngesellschaften zu je einem Drittel aus Vertretern des Bundes, der Kantone und der Gesellschaften (entsprechend dem Vorschlag von Zschokke 1877 und 1882; der Verf.) zusammenzusetzen. Die gleiche Zeitung dazu: Trotz der Angst des "Vaterlandes" vor Gelegenheitsgesetzen, habe man nun Anlass und Gelegenheit, ein neues Gesetz zu schaffen. (6)

Die ausserordentliche Generalversammlung vom 19. Juli 1894 befriedigte Guyer vollauf. Die bisherigen Direktionsmitglieder wurden bis auf eine Ausnahme nicht wiedergewählt. In die Direktion stiegen zwei Mitarbeiter der N.O.B. auf, ferner Bankdirektor Däniker. Die "Ostschweiz" begrüßte den Sieg des Dienstavancements über das frühere Prinzip der Finanzgunst. (7)

Durch die Bewegung in der Presse sah sich auch die Bundesversammlung bald mit dem Problem konfrontiert: Nationalrat Meister* und Mitunterzeichner luden den Bundesrat mit einer Motion ein, eine Untersuchung anzuordnen und zu prüfen, ob nicht im Interesse der Öffentlichkeit eine Revision der Aktien- und Eisenbahngesetzgebung vorzunehmen sei.

Nationalrat Scherrer-Füllemann* verlangte in seiner Motion die Revision des Abschnitts über Aktiengesellschaften im Obligationenrecht, und Ständerat Stössel* lud den Bundesrat gar ein, der N.O.B. die Konzession

zu entziehen und erst nach Zusicherung von Garantien bezüglich einer angemessenen Vertretung der Kantone, die Unternehmung erneut zu konzessionieren. (8) Die Motionen hatten in erster Linie den Zweck verfolgt, die Abberufung der alten Direktion zu verhindern, was dann aber doch nicht gelang.

Am 18. Juli 1894 beauftragte der Bundesrat das Post- und Eisenbahndepartement, einen entsprechenden Gesetzesentwurf auszuarbeiten und vorzulegen. (9) Im Ständerat wurde bereits anlässlich der Einreichung der Motion Stössel die Miete von Aktien für die Dauer eines Monats angeprangert. Schoch* griff seine bereits im Zentralbahnhandel geäußerte Idee auf, dass Eisenbahnaktien nur Namenaktien mit Stimmrecht nach sechsmonatiger Eigentumsdauer sein sollten. (10) Auch Zuschriften von Regierungen aus den Nordostbahn-Kantonen trafen in Bern ein und verlangten eine Intervention des Bundes. Das Parlament erhielt mit Botschaft vom 3. Dezember 1894 (11) Kenntnis vom Entwurf eines Gesetzes betr. Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften.

Darin wünschte der Bundesrat nicht nur eine Einschränkung der unerwünschten Zustände, sondern auch eine Ausdehnung der staatlichen Kompetenz, vor allem in Richtung Mitwirkung bei der Verwaltung der Eisenbahngesellschaften.

Direkten Bezug auf den Rückkauf hatte das Gesetz wohl nicht, es wirkte aber doch wesentlich auf die Meinungsbildung im Volke. Durch die Diskussion wurde es auf die vom Staat als missbräuchlich qualifizierten internen Geschäftsvorgänge aufmerksam. So förderte diese Bewegung den Rückkaufsgedanken nicht unwesentlich, indem einmal mehr die Frage nach einem zweckmässigen System aufgeworfen wurde. Auf die wesentlichsten Streitpunkte im Zusammenhang mit dem Erlass des Gesetzes soll im folgenden kurz eingetreten werden.

Das neue Gesetz sollte Bestandteil des Aktienrechts im Obligationenrecht werden, wobei es nur auf Gesellschaften mit mindestens 100 km Betriebslänge Anwendung finden sollte. Die grundlegendste Neuerung betraf die Beschränkung des Stimmrechts in Generalversammlungen auf Namenaktien, die mindestens seit sechs Monaten im Besitz des Stimmberechtigten sein mussten. Damit wurde

indirekt eine Umwandlung von Inhaber- in Namenaktien veranlasst. Die ausländischen Interessen im Verwaltungsrat wurden beschnitten, indem der Verwaltungsrat nun zu vier Fünfteln aus Schweizerbürgern mit Wohnsitz in der Schweiz bestehen musste. (Art. 5) Der Bundesrat konnte Beschlüsse der Generalversammlung oder der Verwaltung bei Gefährdung bedeutender Landesinteressen aufheben. Beschlüsse der Generalversammlungen mussten dem Bundesrat vor Inkrafttreten vorgelegt, Verwaltungsbeschlüsse auf Verlangen bekanntgegeben werden. Bei Besetzung hoher Beamtenstellen durch Ausländer musste eine Genehmigung des Bundesrates vorliegen. Schliesslich besass der Bundesrat auch die Disziplinarstrafgewalt (wie in der Normalkonzession festgelegt) gegenüber dem Personal der Bahngesellschaften. Die Statuten der Gesellschaften mussten bis Ende 1895 diesen Richtlinien angepasst werden. (12) Das Gesetz musste dem Volk nicht unterbreitet werden, und die Referendumsfrist lief am 15. Oktober 1895 unbenützt ab.

Bei der N.O.B. bewirkte das Gesetz vor allem eine Verlagerung der Kompetenzen von der Verwaltung in die Generalversammlung, wo weniger staatlicher Einfluss möglich war. Die Gesellschaften freuten sich keineswegs über diese neuen Auflagen, sie schienen aber die Billigung des Volkes zu haben. Einmal mehr konnte der Bund seinen Einflussbereich weit in die internen Bereiche der Gesellschaften hinein erweitern. So konnte er auch im Hinblick auf eine Verstaatlichung in der Verwaltung der Gesellschaften das Terrain ebnen.

Das Gesetz versuchte deutlich, den Einfluss der Ausländer auf das Eisenbahnwesen in der Schweiz auszuschalten. Deshalb sollen diese Macht- und Besitzverhältnisse etwas näher untersucht werden. Durch die obligatorisch gewordene Eintragung ins Aktienbuch wurde es möglich, differenzierte Angaben über die Besitzverhältnisse zu machen. Vor 1895 waren rasche Besitzerwechsel je nach Börsentrend an der Tagesordnung. Nach Inkrafttreten des Gesetzes wurden die Papiere weniger rasch veräussert, vielleicht mag auch der Trend zur Verstaatlichung, der in der Luft lag, stabilisierend gewirkt haben. Die nachfolgende Tabelle vermittelt ein Bild über die Besitzverhältnisse bei den Hauptbahnen:

Tab. 20 Verteilung der Aktien der schweizerischen Hauptbahnen 1896 (13)

Gesellschaft:	J.S.	N.O.B.	S.C.B.	V.S.B.	GB
Aktien insgesamt:	349 600	160 000	100 000	80 000	100 000
<u>Eingetragene Aktien:</u>	181 070	68 527	34 464	28 900	27 694
<u>Plazierung:</u> Schweiz: (P)	87,5%	76%	41%	72%	5%
Ausland:	12,4%	24%	59%	28%	95%
<u>Aktionäre:</u> Gesamtzahl(A)	1320	548	339	511	226
wohnhaft : Schweiz:	82%	46%	72%	87%	55%
Ausland:	18%	54%	28%	13%	45%
<u>Streuungsverhältnisse</u>	J.S.	N.O.B.	S.C.B.	V.S.B.	GB
Im Durchschnitt besitzt an Aktien bei Gesellsch. ein Schweizer Aktionär:	61	81	58	47	11
ein ausländ. Aktionär:	200	307	213	121	258

Aus der Tabelle wird ersichtlich, welche Gesellschaften besonders stark überfremdet waren: Die Nordostbahn, die Schweizerische Centralbahn und die Gotthardbahn.

9. Die Expropriationsinitiative und das Rechnungsgesetz

9.1. Die Expropriationsbewegung

Die seit 1891 bestehende Bewegung für eine Expropriation (Grütlianner-Versammlung vom 12. Januar 1892, Kap. 7) wurde durch die Vorgänge des Jahres 1894 stark gefördert. Vor allem Kreise der sozialdemokratischen Partei (1), die Basler Nachrichten und der Basler Volksfreund befürworteten eine Erwerbung auf diesem Weg. Placid Weissenbach[†], Administrator der S.C.B., trat in seiner Schrift "Rückkauf oder Expropriation"(2), erschienen im Juni 1894, für die Enteignung ein. Vordringlichstes Anliegen dieser Gruppe war, den Kündigungstermin von 1898 nicht zu verpassen, damit die Bahnen ab 1903 als Bundesbetrieb geführt werden könnten. Niemand glaubte nämlich, dass das Eisenbahndepartement bis zum Kündigungstermin die komplexe Angelegenheit soweit klären könne, dass eine Kündigung und ein Kauf zu einem vernünftigen Preis möglich würden. Weissenbach[†] klärte in seiner Schrift ab, ob eine Expropriation nach den bestehenden Gesetzen überhaupt möglich war. Nach seinen Ausführungen war die Frage unter Berufung auf das Rechtsgutachten über die rechtliche Natur der Eisenbahnkonzessionen von Prof. A. Heusler gelöst (3), trotzdem blieb die Frage in Diskussionen weiterhin umstritten, weil weder die Bundesverfassung noch das Eisenbahngesetz präzise Bestimmungen enthielten. (4)

In seinem vorgeschlagenen Expropriationsgesetz, das übrigens mit dem Text der später lancierten Initiative überraschende Übereinstimmungen aufweist, sollte der Artikel 26 der Bundesverfassung erweitert werden. Der Kaufpreis sollte dem 25fachen durchschnittlichen Reinertrag der letzten 10 Jahre vor dem Uebernahmedatum entsprechen; der Autor lehnte sich hier an die diesbezüglichen Bestimmungen der Normalkonzession an. Weissenbach[†] setzte sich für die Expropriation ein, weil Zuwartenden Gesellschaften Gewinne einbrachte und der Schwung der Idee zusehends verloren ging. Die Expropriation sollte die Verstaatlichung beschleunigen.

Der Basler Henry Gautschy[†] kämpfte für das gleiche Ziel. Am 9. Dezember 1894 hielt er im Hotel Central in Zürich einen Vortrag über die Frage,

wie die Verstaatlichung erneut in Fluss gebracht werden könnte. Er führte aus, dass der Modus des freihändigen Rückkaufs durch das Verdikt des Volkes von 1891 gerichtet sei, der konzessionsgemässe Rückkauf sei "wegen der den Konzessionen anhängenden Mängeln, Unklarheiten und Unzulänglichkeiten, abgesehen vom volkswirtschaftlichen Standpunkt, undurchführbar."

(5) Es bleibe also nur die Zwangsenteignung.

Ab 1898 sollte die Eidgenossenschaft die vier Hauptbahnen, S.C.B., N.O.B., J.S.B., V.S.B. auf eigene Rechnung betreiben. Der Kaufpreis sollte dem durchschnittlichen 25fachen Reinertrag der Jahre 1888 bis 1897 entsprechen unter Abzug der Aufwendungen für Erneuerungsfonds, Amortisationsquoten, Hilfskassen, etc. Sollte der ermittelte Ertragswert unter den halben Anlagekosten liegen, würde der Bund das halbe reine Anlagekapital vergüten. (Weissenbach wollte demgegenüber bis zwei Drittel vergüten lassen, der Initiativtext sah die gleiche Regelung vor; der Verf.) Die Verwaltung sollte aus einer Generaldirektion in Bern und vier Kreisdirektionen an den Gesellschaftssitzen, Lausanne, Basel, Zürich und St. Gallen, bestehen. Der Verwaltungsrat sollte auf 80 Mitglieder, vom Volk gewählt, festgesetzt werden.

Greulich beantragte in der anschliessenden Diskussion die Lancierung einer entsprechenden Initiative. Rektor Abt aus Brugg und Robert Seidel[†] ("Die Arbeiterstimme") wollten eine Kommission zur Prüfung der aufgeworfenen Frage bestellen. Die Versammlung, bestehend aus Delegierten verschiedener politischer Gruppen (Grütliverein, Sozialdemokratische Partei, Landwirtschaftlicher Verein, Schweizerischer Bauernbund u.a.), nahm diesen Antrag einstimmig an. (6)

Am 7. Juli 1895 bereinigte das "Eisenbahnverstaatlichungskomitee", dem verschiedene Persönlichkeiten aus dem öffentlichen Leben angehörten (7), an seiner Sitzung in Zürich den Entwurf eines Initiativtextes, der eine Neufassung des Artikels 26 der Bundesverfassung bringen sollte. (8) "Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist Bundessache", ein Abschnitt über den Ausbau der Alpentransversalen, Eigentumsübertragung und Preisermittlung bildeten die Hauptpunkte des Textes. Inhaltlich folgt der Text den Vorschlä-

gen von Weissenbach und Gautschy. Am 12. Januar 1896 veröffentlichte das "Initiativkomitee zur Nationalisierung der Eisenbahnen" den definitiven Text. (9)

Die Initianten wollten die sofortige Verstaatlichung auf dem Wege der Expropriation gegen Entschädigung auf Basis des durchschnittlichen Ertragswertes oder, falls die Bahn unrentabel war, von zwei Dritteln des Anlagekapitals.

Die Initiative wurde in Arbeiter- und landwirtschaftlichen Kreisen begrüsst, wobei die Unterstützung der Bauern mehr der Beschleunigung des bundesrätlichen Verfahrens als der Initiative selber galt. Der Eisenbahnerverein sammelte auch über 10 000 Unterschriften, die er dem Komitee aber nur überliess, falls der Bundesrat in der Zwischenzeit in Sachen Verstaatlichung nichts unternommen hatte. (10)

Die Neue Zürcher Zeitung war ziemlich ungehalten über das Ansinnen der Initianten: "Nichts ist geschehen, was die Initianten hätte bewegen können, sich über die Verstaatlichungsbestrebungen der Bundesbehörden hinwegzusetzen." Gründe für eine Gesinnungsänderung liessen sich nicht finden. Ein paar Ungeduldige legten nun eine missratene Mischung der gegensätzlichsten Forderungen vor und dienten vornehmlich der Kompromittierung der Verstaatlichungsangelegenheit. Die Initianten hätten wohl davon gehört, dass die offizielle Kommission eher von einer Expropriation absehen wolle, mutmasste die Zeitung, und wollten nun nicht warten. "So stehen wir vor einer Bewegung, die voreiliger und unbedachter nicht hätte ins Leben gerufen werden können." (11) Beim Landboten fragte man sich, "warum nun dem normalen Gang mit einer Initiative ein Bengel zwischen die Beine geworfen" werde. Die Initiative komme zur Unzeit und könne möglicherweise die ganze Bewegung in Frage stellen. (12) Auch die Revue gab der Initiative nicht viel Kredit: Der Initiativvorschlag des Zürcher Komitees wird wahrscheinlich der Sache des Rückkaufs schaden, indem er diesen einer Schlappe aussetzt. ... Der anmassende Versuch des Zürcher Komitees, die wichtige Angelegenheit der zuständigen Behörde aus den Händen zu reissen und den Wechselfällen der Initiative preiszugeben, wird alle diejenigen,

die der demagogischen Unternehmungen müde sind, in die Reihen der Gegner treiben. Die beteiligten Kantone der Jura-Simplon-Bahn werden ohnehin kaum Hand zum Rückkauf bieten, bevor die Simplonfrage gelöst ist. (13)

Grossrat Gautschy[†] wollte mit seinen Streitschriften über die Nationalisierung (14) den Beweis antreten, dass Verstaatlichung nicht genüge, sondern eine Nationalisierung notwendig sei, weil die Eisenbahnen das Rückgrat der Volkswirtschaft darstellten. Für die Schweiz bedeute ein billiger Güteraus-tausch nicht nur Konkurrenzfähigkeit mit dem Ausland, sondern auch Arbeit. Nationalisierung heisse nicht bloss Ueberführung der Bahnen in den Staats-betrieb, sondern Ueberführung in den Nationalbesitz, weshalb die Eisenbahn-obligationen für den kleinen Mann oder die arbeitsame Sparerin an jedem Postschalter erhältlich sein sollten. Statt "kalter Verstaatlichung" wäre dies die "Nationalisierung". (15)

Der Badener Fürsprech Joh. Fischer[†] forderte eine Verstaatlichung aus mili-tärischen und finanziellen Gründen. Wenn die Konzessionen der Eisenbahnge-sellschaften im Ausland abgelaufen seien, komme der Staat unentgeltlich in den Besitz dieser Verkehrswege, während in der Schweiz nach wie vor teure Tarife zu bezahlen seien, weil die Gesellschaften nicht amortisieren müss-ten. Die schweizerischen Bahnen befänden sich überdies in den Händen ano-nymer internationaler Finanzmächte. Der öffentliche nationale Wert müsse durch amtliche Schätzung festgestellt werden, danach sei wie bei der Durch-setzung des Alkoholmonopols vorzugehen. Schlimmer als der gegenwärtige Zustand könne die Staatsbürokratie nicht werden.

In einem Referat vor dem "Komitee zur Nationalisierung der Eisenbahnen" beleuchtete Fischer[†] am 24. März 1895 die rechtlichen Gesichtspunkte der Verstaatlichung. Der Redner führte aus, dass in der 48er Verfassung dem Bund das Recht zur Errichtung oder Unterstützung öffentlicher Werke ein-geräumt worden sei. Gegen volle Entschädigung könne er auch das Recht der Expropriation geltend machen (Art. 21 und spez. Expropriationsgesetz von 1850). 1872 machte sich der Bund dann (ohne verfassungsmässige Kompetenz!) das Gesetzgebungsrecht über die Eisenbahnen zu eigen. Erst die Verfassung von 1874 räumte dem Bund nachträglich in Art. 26 das Gesetzgebungsrecht

über Bau und Betrieb der Eisenbahnen ein. Dem Volke aber standen auf dem Boden des Privatbahnsystems keinerlei Rechtsmittel zu, um Abhilfe in irgend einem Uebelstande zu schaffen. Nach Artikel 121 der Bundesverfassung konnte das Volk bloss "Erlass, Abänderung oder Aufhebung von Artikeln der Verfassung" verlangen. Deshalb, so Fischer^t, könne eine Bewegung im Volke zur Aenderung von Uebelständen nur gerade auf Verstaatlichung der Eisenbahnen ausgehen. Daneben bleibe aber immerhin noch die öffentliche Meinung als kritische Instanz.

Nach Fischer^t Meinung standen die Rückkaufsbestimmungen mit der Verfassung im Widerspruch, weil der Bund nach der 48er Verfassung nur das Recht zur Errichtung oder Unterstützung öffentlicher Werke habe, nicht aber zur Erwerbung. Im weiteren sollte eine Expropriation jeweils gegen "volle Entschädigung" erfolgen (Art. 23 der Bundesverfassung von 1874). Die Rückkaufsbestimmungen legten nun aber Normen fest, welche nur gerade zufällig eine "volle Entschädigung" ergäben, in vielen Fällen handle es sich um eine "überevolute" Entschädigung. Glücklicherweise sei der Bund keineswegs verpflichtet, nach den Konzessionen zurückzukaufen, da er sich ja dieses Recht nur einseitig vorbehalten habe, sondern es stünden ihm zwei Möglichkeiten offen: Durch privaten Erwerb (freie Verständigung) oder durch gesetzlichen Erwerb (Konzessionen und/oder ein entsprechendes Verstaatlichungsgesetz). Seinerzeit habe die Bundesversammlung auf dem zweiten Weg vorgearbeitet, der verfassungsmässige Konflikt bestehe aber weiterhin. Um die bestrittene verfassungsmässige Kompetenz zum Erwerb von Eisenbahnen durch den Bund sicherzustellen, brauche es einen Zusatz zum Art. 26 der Bundesverfassung, der es dem Bund gestatte, die "Bahnen nach Massgabe eines zu erlassenden Gesetzes zu verstaatlichen".

Wolle das Volk nun einen Vorstoss Richtung Verstaatlichung machen, so habe es das Recht zur Lancierung einer Initiative, die die Grundlinien vorzeichnen könnte. Die Ausarbeitung eines Verstaatlichungsgesetzes sollte aber Sache der Bundesversammlung sein. Halte man sich dabei an die allgemeinen Grundsätze des schweizerischen Staatsrechts, so könne man den Aktionären gerecht werden, ohne die Interessen der Gesamtheit preiszugeben.

(16)

Zwei Gesichtspunkte zu Fischers Ausführungen mögen speziell Beachtung finden: - Wie der Verlauf der ganzen Diskussion um den Rückkauf der Privat-

bahnen seit 1852 zeigt, bot sich dem Volk zur Behebung von Missständen keineswegs allein die Alternative der Resignation oder der Verfassungsfrage. All die gesetzlichen Verschärfungen im Laufe der Jahre kamen ja nur durch den Aenderungsdruck, der zum grössten Teil vom Volke ausging, zustande. Immerhin kann dieser von Fischer geäusserte Gedanke als Erklärung für die Intensität und Kontinuität der Diskussion herangezogen werden. Der demokratische Charakter des schweizerischen Staatswesens bedingte wesentlich die Breite der Diskussion; das Volk als Souverän musste angesprochen und motiviert werden, um Verbesserungen und Veränderungen herbeiführen zu können. So lässt sich der besondere Charakter der breiter als im Ausland ausgefallenen Diskussion um die Staatsbahn in der Schweiz erklären. (17)

- Der Widerspruch Rückkaufsbestimmungen-Verfassung bestand nach Meinung des Bundesrates nicht, wie er in der Botschaft vom 15. Mai 1891 betr. Ankauf der Aktien der Schweizerischen Centralbahn ausführte. (18) Abgesehen davon, wird die Frage der Verfassungsmässigkeit in der Regel nur von den Gegnern einer Vorlage aufgeworfen. Im Abstimmungskampf des Jahres 1898 warf die Verfassungsfrage keine hohen Wellen, weil bei der Vorlage, abgesehen von der rechtlich-historischen Begründung der Rechtmässigkeit, der praktische Nutzen der gesamten Volkswirtschaft im Vordergrund stand.

In den Schweizerischen Blättern für Wirtschafts- und Sozialpolitik trat A. Drexler, Luzern, im Rahmen eines Preisausschreibens mit seiner Arbeit unter dem Titel "Der Eisenbahnrückkauf in der Gesetzgebung der europäischen Staaten mit Nutzenanwendung für die Schweiz" (19) für die Expropriation ein. Die Uebergangsperiode zwischen Kündigung und Antritt des Bahneigentums schien ihm im Vergleich mit andern Staaten unverhältnismässig lang. Er sah diese Dauer in der Schweiz als dringend notwendig an, "um den

gordischen Knoten der Rückkaufsbestimmungen zu lösen". Einen konzessions-gemässen Rückkauf erachtete er dennoch als möglich, sofern folgende Bestimmungen erfüllt sein würden:

- Die Rückkaufssumme sollte auf Grund der Aktiendividende (nach Abzug der Schuldzinsen) ermittelt werden,
- Ein Rechnungsgesetz sollte die exakte Ermittlung der Anlagekosten ermöglichen,
- Der Zahlungsmodus (Abtretung in Rententiteln, etc.) sollte vorgängig geklärt werden,
- Die Schiedsgerichte sollten durch das Bundesgericht ersetzt werden,
- Eine frühzeitige Betriebsübernahme läge im Interesse des Staates und müsste dringend gefordert werden. (20)

Die Erfüllung all dieser Postulate schloss der Autor aus, sodass er das Expropriationsverfahren als den gangbarsten Weg bezeichnete. Auch die platzgreifende "sozial-wirtschaftliche Weltanschauung" sei den Expropriationsbestrebungen besser gesinnt als einem Handel zwischen den politischen und wirtschaftlichen Machthabern. Die Durchführung des Expropriationsgesetzes - es folgt wörtlich der Vorschlag des Komitees - sollte einem unabhängigen Eisenbahnrat übertragen werden. Das ganze Unternehmen könnte unter dem Motto "die Eisenbahnen sollten durch das Volk für das Volk erworben werden" auch als Initiative durchgeführt werden. Der Entwurf werde durch das allgemein anerkannte Gesetz gerechtfertigt, dass die Gesamtinteressen angesichts des wirtschaftlichen Kampfes ums Dasein, den auch die Völker zu bestehen hätten, vorrangig seien und dass neben der wirtschaftlichen Existenzfrage auch die politische Unabhängigkeit des Vaterlandes auf dem Spiel stehen könnte. Die Grundsätze des Initiativtextes fänden sich auch im bundesrätlichen Entwurf zum Rechnungsgesetz, was deutlich zeige, dass die dargelegten Grundsätze allgemeine Gültigkeit hätten.

Die Sammlung der Unterschriften für das Initiativbegehren wurden im Verlaufe des Sommers 1896 energisch an die Hand genommen (21), doch auch der Bundesrat blieb nicht müssig.

9.2. Das zweite Rechnungsgesetz von 1896

Mit Datum vom 27. März 1894 beantwortete der Bundesrat die Motionen Curti* und Cornaz*vom Januar 1892. (22) In der Dezembersession 1894 nahmen beide Kammern von diesem Bericht über das Rechtsverhältnis zwischen Bund und Eisenbahngesellschaften Kenntnis. (23) Danach besteht für den Bund kein Heimfallsrecht, d.h. er muss nach Ablauf der Konzessionen unter Umständen die Bahnen zurückkaufen. Neben einer Zusammenstellung der Rückkaufbedingungen lieferte er auch die Erkenntnis, dass die Kantone in den alten Konzessionen jeweils Bestimmungen betr. die Erneuerung verlangt hatten, der Bund aber in der Normalkonzession auf eine solche Bestimmung "verzichtet" hatte.

In der Parlamentsdebatte brach Curti* eine Lanze für die Expropriation, während Zschokke* den Bundesrat zur Prüfung der Frage, ob nicht allein der Betrieb verstaatlicht werden sollte, veranlassen wollte. Die Anregung wurde als Motion entgegengenommen. Zur Expropriation meinte Bundesrat Zemp, dass er auf Mitte 1895 ein erstes Resultat über das Studium der Expropriationsfrage vorlegen zu können hoffe, doch sei diese Frage unter Umständen eine rein theoretische, und er wolle zuerst die Frage des konzessionsgemässen Rückkaufs überprüfen, bevor er sich mit der Expropriationsfrage und der Motion Zschokke befasse. (24)

Das Eisenbahndepartement studierte nun die Frage des konzessionsmässigen Rückkaufs auf den nächsten Termin, insbesondere aber wurde versucht, die Entschädigungssumme an die Gesellschaften zu ermitteln. Vor Veröffentlichung wurde die Studie einer 15köpfigen Vertrauenskommission aus Sachverständigen übergeben. (25) Dort stellte sich bald heraus, dass es beinahe unmöglich war, eine einigermaßen exakte Ausmittlung der Entschädigungen zu erreichen. Der erste Mangel bestand darin, dass das erste Rechnungsgesetz von 1883 nur auf Gesellschaften mit Sitz in der Schweiz angewendet werden konnte, und zum zweiten bot dieses Gesetz kein Rechtsmittel, die Gesellschaften zur Ausscheidung des Reinertrags und des Anlagekapitals nach einzelnen Linien zu zwingen. Ebenso war eine präzisere Bestimmung der Begriffe "Reingewinn" und "Anlagekosten" notwendig. Ueber

den Umfang des Erneuerungsfonds gingen die Meinungen bei den Gesellschaften weit auseinander, so hatte die J.S.B. pro Jahr und km Fr. 1480.-, die N.O.B. Fr. 2770.-, die S.C.B. Fr. 3230.-, die V.S.B. Fr. 1800.- und die G.B. Fr. 3820.- beiseite gelegt. (26) Die Kommission gelangte zum Schluss, dass zur Lösung der Rückkaufsfrage die unverzügliche Revision des Gesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften (1883) notwendig sei, wobei die wesentlichste Vorschrift die Eisenbahngesellschaften zwingen sollte, schon vor Eintritt des Kündigungstermins Nachweise über den jährlichen Reinertrag und die reinen Anlagekosten für jede einzelne Linie (Konzessionsobjekt) abzuliefern. Man zog eine Neuregelung der gesamten Materie in Form eines neuen Gesetzes einem Nachtrag vor, weil auch daran gedacht wurde, dem Bund eine optimale Stellung einzuräumen. (27)

Am 11. November 1895 veröffentlichte der Bundesrat den Entwurf eines neuen Rechnungsgesetzes. Wesentliche Neuerungen waren:

- Buchhaltung nach Vorschrift des Bundes unter Ausscheidung der Aufwand- und Ertragsrechnung nach einzelnen Linien, resp. Konzessionsobjekten.
- Besserstellung des Bundes bei der Ueberprüfung der Rechnungen insofern als er nun erstinstanzlich Verfügungen treffen konnte (vorher musste er klagen), worauf die Gesellschaften ans Bundesgericht rekurrieren konnten unter Vorlage von Beweisen (Art.16). Nach dem Entwurf sollten die Gesellschaften dabei auch die Kosten des Verfahrens (Expertisen) tragen, ein Passus, der bereits durch die Kommission des Ständerates erheblich abgeschwächt wurde. (Art.17) (28)
- Die Bestimmungen des Erneuerungsfonds wurden verschärft. Bisher hatte er vor allem die Funktion eines Ausgleichsfonds gehabt, wobei die Höhe der jährlichen Einlagen von den Gesellschaften bestimmt werden konnte; Erneuerungsarbeiten, Reparaturkosten und Ersatz wurden zur Vermeidung grösserer Gewinnschwankungen ebenfalls nach Gutdünken der Gesellschaften aus diesem Fonds bestritten. Es handelte sich also eher um eine Art Dividendenausgleichsfonds. Das Gesetz sah nun vor, dass sich die Einlagen nach Erstellungskosten der einzelnen Objekte unter Berücksichtigung der mutmasslichen Gebrauchsdauer zu richten hätten. Die Höhe

wurde vom Bundesrat festgelegt, und der Betrag musste unter den Betriebsausgaben verbucht werden. Die Gesellschaften mussten dem Bundesrat nun Amortisationspläne vorlegen, Kursverluste auf Anleihen mussten noch während der Laufzeit durch die Gesellschaften ersetzt, Ausgaben für Brücken, Uferschutzbauten, etc. amortisiert werden. (Art. 11-14) (29)

- Der Rückkaufspreis schliesslich wurde nicht mehr durch ein Schiedsgericht festgestellt (wie in den Konzessionen und dem Gesetz von 1883), sondern das Bundesgericht wurde als dafür zuständig erklärt. (Art.21) Das Gesetz hatte Gültigkeit für alle Eisenbahnen in der Schweiz (1883: nur Gesellschaften mit Sitz in der Schweiz).

Das Rechnungsgesetz wurde hier so eingehend dargestellt, weil es zu den rückkaufsvorbereitenden Massnahmen des Bundes gehört, ja der Abstimmungskampf um das Rechnungsgesetz spitzte sich schliesslich zu einem Streit um die Verstaatlichung überhaupt zu.

Die Börse reagierte sofort mit einem Kurseinbruch auf Eisenbahnaktien. So fiel der Kurs der N.O.B.-Papiere vom September bis November 1895 von 730 auf 630, und auch die andern Eisenbahnaktien erlitten ähnlich starke Einbussen. (30)

Am 17. November 1895 begann der Ständerat mit der Beratung. Von Arx* erstattete Bericht und führte aus, dass ein bestehendes Heimfallsrecht eine Verstaatlichung überflüssig gemacht hätte und die Söhne dermaleinst trotzdem von den Wohltaten einer Staatsbahn hätten profitieren können. Da der Bund sich aber nach Ablauf der Konzessionen nicht wesentlich besser stelle als zur Zeit, müsse die Frage geprüft werden. Dies aber bedinge eine genaue Kenntnis der finanziellen Folgen, was durch die Revision des vorliegenden Rechnungsgesetzes möglich würde. Als Gegner der Vorlage trat Richard (Genf)* auf und meinte, das Gesetz schade der Finanzierung der Simplonbahn und bringe Schwierigkeiten mit dem Ausland bei der Gotthardbahn. Die Verstaatlichungsidee sei von der Presse und von den Räten künstlich hochgehalten worden, sie entbehre aber jeder Basis im Volk. Ueberdies begeben sich die Schweiz mit diesem Gesetz auf den Pfad des Anti-Liberalismus und verlasse damit den traditionell gesunden Boden der schweizerischen Demokratie.(31)

In der Detailberatung führte er aus, dass die Forderung eines Erneuerungsfonds "in unserer konstitutionellen Auffassung" gar keinen Platz habe, das sei etwas gänzlich Neues, worauf Bundesrat Zemp ausführte, dass das Gesetz von 1883 bereits eine solche Regelung gekannt habe, neu sei lediglich, dass die Einlagen in den Fonds aus den Einnahmen und nicht mehr aus den Einnahmenüberschüssen zu dotieren seien. (32)

Viel zu reden gab der Artikel 22 des neuen Gesetzes über die richterliche Zuständigkeit. Es wurde zwar aus Ratsmitte (Isler*) festgehalten, dass ein Gericht dadurch tüchtig gemacht werden könne, wenn es endgültig entscheiden könne; bei der Ersetzung der Schiedsgerichte durch das Bundesgericht handle es sich um so etwas wie einen Rechtsbruch, wobei der Staat auch noch Partei sei. Der beste Fall wäre eingetreten, wenn die Eisenbahngesellschaften von sich aus erklärt hätten, sie würden sich wie schon in andern Angelegenheiten auch in diesem Punkt dem Bundesgericht freiwillig unterstellen. So trete er, wie die Mehrheit der vorberatenden Kommission für Streichung des Artikels ein, in der Hoffnung, dass die erwartete Erklärung noch eintreffe. (33)

Bundesrat Zemp erklärte, dass das Bundesgericht auch bei Streichung des Artikels 22 zum Zuge komme, indem der Bundesrat durch diese Instanz von einzelnen Fällen ausgehend die Grundsätze feststellen lasse, um erst dann die einzelnen Schiedsgerichte einzusetzen. Das Problem, dass ein einziger Mann (der Obmann) schliesslich zu entscheiden habe, sei aber nicht aus der Welt geschafft. Ueberdies könnte dieser Umstand von den Gegnern einer Verstaatlichung ausgenützt werden, indem sie nun dem Volk vorhielten, eine Annahme des Rückkaufgesetzes bringe eine beispiellose Prozesskampagne mit sich. Damit sei auch die Rechtsvereinheitlichung nicht gefördert worden. Zum andern hätten die Eisenbahngesellschaften die neue Regelung der Rechtssprechung akzeptiert, einzig Kreise der Centralbahn hätten mit der Begründung opponiert, ein Schiedsgericht urteile nach Billigkeit, das Bundesgericht aber nach dem Gesetz. Das Schiedsgericht bringe ihr also Vorteile.

Den Zug des Rechnungsgesetzes kann man wohl kaum deutlicher als aus den

Worten von Bundesrat Zemp zur Beibehaltung des Art. 22 herauslesen:

"Wenn die Schiedsgerichte bleiben und zur Funktion berufen werden müssen, so halte ich dafür, dass wir sofort den Gedanken an den Rückkauf aufgeben müssen; denn durch dieses Gehege von Prozessen vor den Schiedsgerichten sich hindurchzuwinden, dazu wird der Bund sich nicht entschliessen und dazu würde das Volk seine Zustimmung nicht geben." (34)

Der Ständerat beschloss trotzdem mit 21 gegen 15 Stimmen die Streichung des Artikels 22 (35), es scheint, als ob durch dieses retardierende Moment der Rückkauf noch um einiges hinausgeschoben werden könnte.

Das Gesetz als Ganzes wurde vom Ständerat angenommen und ging an den Nationalrat, der am 16. März 1896 die Beratung aufnahm. Die Kommissionsmehrheit empfahl dem Nationalrat Annahme des Artikels 22. Nationalrat Marti* hielt als Sprecher (der Kommissionsmehrheit) gleich eine bedeutende Verstaatlichungsrede, in der er den Initianten der Expropriationsinitiative mangelnde Verantwortlichkeit im Dilemma, in das sie das Volk führten, zusprach. Die Expropriation als Prinzip erklärte er aber dennoch als zulässig, da das Privatbahnsystem in der Schweiz sowieso abgewirtschaftet habe. Vorläufig aber trete er für den konzessionsgemässen Rückkauf ein. Das Bundesgericht biete den Privatgesellschaften einen besseren Richter als das Schiedsgericht. Anhand ausländischer Beispiele wies er nach, dass die Staatsbahn ein durchaus gedeihliches Geschäft darstellen könnte. Die Wegdekretierung der Schiedsgerichte stehe im öffentlichen Interesse; wem das nicht gefalle, der könne das Referendum ergreifen. - Zschokke* bezeichnete das Gesetz als ein Mittel zur Einleitung des Rückkaufs und zur Fixierung der Rechnungsführung. Bereits das Eisenbahngesetz von 1872 habe für Streitigkeiten zwischen Gesellschaften und Bund das Bundesgericht als zuständig erklärt, weshalb es unbegreiflich scheine, die Opposition gerade auf den vorliegenden Artikel 22 abzustützen.(36) Die Opposition müsste doch eigentlich bei den Finanzen einsetzen. Auch die Initianten der Expropriationsbewegung könnten nicht sagen, wieviel die Bahnen kosteten, weshalb auch jenes Unternehmen unnütz sei. Der Staat solle doch nur den Betrieb übernehmen. Der Preis werde im kommerziellen und im technischen

Sektor gemacht, so habe der Bund beste Beobachtungsmöglichkeiten. - Ein weiterer Redner warf die Frage auf, ob durch die Einsetzung des Bundesgerichts den Gesellschaften ein vermögensrechtlicher Anspruch verloren gehe. Keel* folgerte, dass die Schiedsgerichte einer Desorganisation der Rechtspflege förderlich seien, und Bundesrat Zemp konstruierte den Fall, dass sich die Parteischiedsrichter in ihren Stimmen gegenseitig aufheben und der Obmann dann zu entscheiden habe. Oberstes Postulat sei und bleibe doch für alle Beteiligten die Bestellung von unparteiischen und qualitativ tüchtigen Richtern. Zur Zeit bestünden 88 Bahnlinien mit separater Rechnungsführung. Bei der N.O.B. gebe es zwischen Ziegelbrücke und Bilten eine Strecke von 150 m, für die das Bundesgericht zuständig wäre, links und rechts hätten Schiedsgerichte zu urteilen. Neben den entschiedenen Befürworthern und Gegnern der Verstaatlichung gebe es eine Gruppe, die nur beim Vorliegen klarer Finanzpläne zustimme, und diese Gruppe gelte es (mit Hilfe des Rechnungsgesetzes) zu gewinnen. (37)

Der Nationalrat nahm das Gesetz unter Beibehaltung von Artikel 22 mit 70 gegen 20 Stimmen an. (38)

Im Differenzbereinigungsverfahren des Ständerates sah sich Richard*(Genf) in seinem Gefühl für Gerechtigkeit bei Annahme des Artikels 22 verletzt, da der Bund sein Versprechen nicht halte. Durch die Analyse der Reden im Nationalrat sei er zum Schluss gelangt, dass die Parteisache mitspiele. Der Nationalrat habe sich mit der Annahme des umstrittenen Artikels von der deutschrechtlichen Doktrin leiten lassen, während die Westschweizer der romanischen gefolgt seien. Die eingeschlagene Politik sei deshalb verfehlt, weil sie auf Umwegen zum Sozialismus führe. Ein Sozialist mit offenem Visier sei nicht zu fürchten, aber die bürgerlichen Politiker mit sozialistischen Tendenzen zerstörten den Frieden der Bevölkerung. - Bundesrat Zemp replizierte, Herr Richard spreche nicht mehr vom Recht, sondern von der Moral, was sehr beruhigend sei, denn die vermögensrechtlichen Ansprüche von vorher hätten sich nun plötzlich aufgelöst. - Auch Wirz* sah durch Annahme des Artikels die Kantonsouveränität geschwächt, während der Bund gestärkt würde, weshalb der Passus abzulehnen sei. (39)

Der Ständerat schloss sich mit 20 zu 19 Stimmen dem Nationalrat an, und nach redaktionellen Bereinigungen verabschiedete der Nationalrat das Rechnungsgesetz am 27. März 1896. (40)

Im Mai 1896 setzte von der Westschweiz aus die Referendumsbewegung ein. Dort besaßen verhältnismässig viele Sparer Bahnaktien und fürchteten um ihre Vorteile im Falle einer Verstaatlichung. Andere Kreise sahen das Simplonprojekt in die Ferne rücken, wenn der Bund Herr der Bahnen würde. Zu dieser Gruppe gesellten sich die Föderalisten, sodass bereits am 30. Juni 1896 50 679 gültige Unterschriften eingereicht werden konnten.

Der Abstimmungskampf verlief heftig. Dabei ging es um die Meinungsbildung zum Rechnungsgesetz und parallel um die Unterschriftensammlung für die Expropriationsinitiative. So lassen wir hier einige Pressekommentare zu beiden Vorhaben folgen:

Ein Artikel der Züricher Post gab der Initiative nicht viele Chancen, da sie wahrscheinlich am Ständemehr scheitere. Auch bringe sie die Sache kaum schneller voran als das Rechnungsgesetz, ja im Gegenteil, denn bei einer Annahme würde für die Ausarbeitung des besonderen Expropriationsgesetzes soviel Zeit verloren gehen, dass der Kündigungstermin mit Sicherheit verpasst würde. Andererseits bedeute eine Niederlage der Initiative auch eine Niederlage der Verstaatlichungsbestrebungen. Es handle sich also um eine Vorlage, die nicht einmal moralische Siege bringe, eher stelle sie eine beklagenswerte und verhängnisvolle Uebereilung dar. Trotzdem sollte sie nicht vorzeitig aufgegeben werden, denn "es ist allzeit witzig, zwei Eisen im Feuer zu haben." (42)

Im Juli bezeichnete dasselbe Blatt die Staatsbahninitiative als einen Husarenritt. Die Initianten erliessen Aufrufe, als ob sie keine Ahnung hätten, was um sie herum vorgehe: der sich in Gang befindliche Rückkauf werde nicht einmal erwähnt. "Mit beispielloser Leichtfertigkeit stossen die Initianten die besten Freunde vor den Kopf." Einziger Vorteil wäre im Falle des Gelingens der Beweis, dass das Volk nicht verstaatlichungs-

feindlich gesinnt sei. (43) Das Vaterland: "Wir werden neben der offiziellen Verstaatlichungsprozedur noch eine nichtoffizielle haben, die erste schreitet im Zeichen des Etudions! vor, die zweite nach der Losung: 'Frisch drauflos!' Das 'Frisch drauflos' wird dem Studium schaden. ... Unsererseits werden wir dazu keinen Beitrag leisten." (44) Und die Neue Glarner Zeitung meinte, "Gautschy und Konsorten springen mit den Bestimmungen der Konzessionen und den Rechtsnormen wie ein Knabe mit Bleisoldaten um" und sah die Bekämpfung der Opposition gegen das Rechnungsgesetz als vordringlicher an. (45) Der Landbote und der St. Galler Stadtanzeiger erachteten den Zeitpunkt als ungünstig und sahen im Vorstoss eher eine Verzögerung denn eine Förderung der Verstaatlichungsidee. (46) Das St. Galler Tagblatt und der freie Rhätier schlossen sich dieser Meinung an (47), während die Allgemeine Schweizerzeitung bereits Schwierigkeiten prophezeihte: "Die Initianten rechnen wohl mit dem Rechnungsgesetz als Totgeburt. Kommt die Initiative zustande, so bricht über die schönen Projekte des Herrn Zemp und seiner Anhänger der reine Hexensabbat herein." (48) Die "Ostschweiz", die bis anhin zwar verstaatlichungsfreundlich, aber auf eigensinnige Weise war, sah allerlei Gutes an dem Begehren, nur die Verstaatlichung selbst war nun unannehmbar. (49) Die Berner Volkszeitung, verstaatlichungsfeindlich, trat für die Initiative ein, (50) und die Westschweizer Blätter Libérté, Revue und Journal de Genève, sonst gar nicht zu haben für solche Tendenzen, nahmen die Initiative mit Behagen zur Kenntnis. Im Handels-Courier fragte sich ein Zeitgenosse, ob denn die Lancierung einer solchen Initiative - gern gesehen von den Gegnern, ungern von den Freunden - wirklich eine mutige Mannestat sei. (51) Trotzdem fand die Initiative eine Anhängerschaft unter den Verstaatlichungsfreunden: So beteiligten sich mehr oder weniger geschlossen folgende Vereinigungen an der Initiative: Ostschweizerische landwirtschaftliche Genossenschaft, der schweizerische Bauernbund, der schweizerische Wirteverein, die sozialdemokratische Partei der Schweiz, der schweizerische Gewerkschaftsbund, der Verein des Personals schweizerischer Transportanstalten und Eisenbahnen, der schweizerische Ziegler-Verein und der Allg. Consumverein Basel. (52) Unter den Zeitungen traten vor allem die Arbeiterpresse

und die Basler Nachrichten für die Initiative ein.

Der schweizerische landwirtschaftliche Verein zog sich dann schon bald zurück und auch die übrigen Vereinigungen nahmen eine eher abwartende Haltung ein. Die Grütlianer sahen in der Initiative schliesslich nur noch die Funktion des Drohfingers und aus Eisenbahnerkreisen riet man, die Initiative gänzlich zu begraben. (53)

Der Abstimmungskampf um das Rechnungsgesetz kannte nicht nur den Widerstreit der Meinungen in Pro und Kontra; es ging hier neben der Verstaatlichungsfrage und einem "Rechtsbruch durch das Gesetz" auch um den Zentralismus. Dementsprechend heftig und ideologisch wurde der Abstimmungskampf geführt. So schrieb Ständerat Wirz* (Obwalden): "Es handelt sich heute um einen Entscheidungskampf zwischen dem Einheitsstaate und dem Bundesstaate. Es handelt sich darum, ob die vereinte Macht des Autoritär-Radikalismus und des Staatssozialismus besiegelt oder gebrochen werden soll." (54) Die Westschweiz trat mehrheitlich in Opposition. Das Lager der Katholisch-Konservativen war gespalten: Ost- und Westschweiz waren gegen die zentralistische Tendenz und damit gegen das Gesetz, die Innerschweiz ("Vaterland") hielt zu ihrem Bundesrat und trat für die Vorlage ein. (55) Auch das luzernische konservative Kantonalkomitee erliess die Ja-Parole. (56)

Die freisinnig-demokratische Partei der Schweiz beschloss an ihrem Parteitag am 30. August in Olten die Unterstützung der Gesetzesvorlage, weil durch sie eine solide Rechnungsführung der Gesellschaften und die Grundsätze für den Rückkauf in zulässiger und loyaler Weise geregelt werde und überdies die Verstaatlichung herbeigeführt werden könne. (57) Die sozialdemokratischen Kreise standen aus Ueberzeugung für die Staatsbahn ein.

In der Ostschweiz entwickelte man ähnliche Kalkulationen wie in der Westschweiz bezüglich des Simplons. So kam ein Einsender im freien Rhätien zu Schlüssen, die von denen im Westen des Landes erheblich abwichen: Ohne Rechnungsgesetz gibt es keine Subventionen für die Bündner Bahnen,

weil der Bund nicht Subventionen ausrichten will, die er später als Anlagekapital bei der Uebernahme nochmals zu zahlen hat. Ohne Subventionen gibt es aber keine Bündner Bahnen. Also ist die Annahme des Rechnungsgesetzes für Graubünden die Voraussetzung, weitere Bahnen zu erhalten. (58)

Guyer-Zeller setzte dem Schlagwort "Die Schweizerbahnen dem Schweizervolke!" den Kampfruf "Dem Schweizervolke mehr Nebenbahnen!" entgegen. Auf einem Flugblatt wurden 55 Nebenbahnprojekte, die demnächst ausgeführt werden sollten, vorgestellt. Die Projekte sollten ca. 150 Millionen Franken verschlingen, wozu noch 220 Millionen zum Ausbau der bestehenden Hauptbahnen kommen sollten, die Guyer-Zeller fördern wollte: "Allerdings ist diesen Projekten das Grab geschaufelt, wenn das Rechnungsgesetz angenommen wird", gab der Eisenbahnkönig bekannt. (59) Eine neue Zeitschrift, "Die Schweizerbahnen", wurde von Guyer begründet. Die "Nebelbahnen" trugen ihm von vielen Seiten herbe Kritik ein, die Sache wurde auch als Bauernfängerei abgetan. Die "Ostschweiz" akzeptierte am Flugblatt vor allem die verbindliche Erklärung für die Realisierung einer programmgemässen Nebenbahnpolitik. "Die Kleinbahnfrage ist zur Zeit die wirtschaftlich wichtigste Verkehrsfrage der Schweiz," liess das Blatt in anderm Zusammenhang verlauten, und weil das durch das Rechnungsgesetz begründete Recht zweifelhaft sei, müsse man das Gesetz ablehnen. Die Wirtschaftsgesetzgebung in unserem Land müsse so eingerichtet werden, dass sie zum Kitt im Vaterland werde. "Das Zwillingspaar von Rechnungsgesetz und reiner Bundesbank hat einen gegenteiligen Charakter, die Wirkung von Sprengmitteln." (60)

In einem "Mahnwort an das Schweizervolk" (61) wurde das Volk über Entstehung, Charakter, Hauptmängel, Tendenz und "die schädlichen Wirkungen des Gesetzes" aufgeklärt. Der Staat mache sich des Wortbruches gegenüber den Konzessionären schuldig, und die Rückkaufssumme sei mit Hilfe dieses Gesetzes noch lange nicht feststellbar. (62) Die Nebenbahnen würden fast erdrückt und eine allgemeine Depression im Eisenbahnwesen könnte als unvermeidliche Folge eintreten. Das Gesetz wolle den Kaufpreis künstlich herabmindern, was moralisch ein Unrecht bedeute und den Ruf der Schweiz schädige. Eisenbahnprojekte müssten nun aufgegeben werden, der Simplon und ein

— C'est vapeur, c'est vapeur, qu'il nous faut! —



Herr Guter-Jeder: „Kommt nur, Kinderchen, kommt, es soll jedes sein koch-omstungen haben!“

östlicher Alpendurchstich könnten nur unter Erschwerungen realisiert werden. Man behauptete auch, dass alle kleinen Linien unter dieses Gesetz fielen (Art.24,3: Erleichterungen gegenüber Sekundärbahnen!); kurz, es handelte sich bei dieser Schrift um ein ziemlich demagogisches Machwerk, das in der Presse entsprechend besprochen wurde. (63)

Allenorts entstanden Flugblätter, fast in jeder Zeitung wurde Stellung bezogen, vielenorts wurden Versammlungen abgehalten, im Kanton Bern allein an die 30. (64) Theodor Curti wies in einem Flugblatt die Notwendigkeit des Rechnungsgesetzes nach, in erster Linie sollte es den Börsenschwindel einschränken, und das Volk könne sich nach Annahme immer noch frei entscheiden, ob es die Bahnen kaufen wolle oder nicht.(65)

Im Vorfeld der Abstimmung liess der Bundesrat in einer offiziellen Meldung verlauten, dass er volle Uebereinstimmung beim konzessionsgemässen Rückkauf mit dem Programm Zemp habe. Demnach werde auf den 1. Mai 1898 der Rückkauf auf Grund eines förmlichen Bundesgesetzes mit Referendumsvorbehalt angekündigt. Die Vorarbeiten seien soweit gediehen, dass die Räte in der Sommer- oder Herbstsession 1897 das Geschäft behandeln könnten. Wenn am 4. Oktober das Gesetz angenommen werde, bestünde auch Klarheit über die Maximalpreise bis zum Sommer 1897. Bis dahin werde auch ein Bundesgesetz über die Organisation der Verwaltung und des Betriebes der Bundesbahnen vorliegen.

Nach Verlautbarung dieser Meldung scheint es klar, dass das Rechnungsgesetz in einen sehr engen Zusammenhang mit dem Rückkauf gebracht wurde. Die Föderalisten brachten wohl nicht zuletzt wegen der hier ausgesprochenen Tendenz eine grundsätzliche Opposition an. Numa Droz, Gegenspieler Zemps, schlug in letzter Stunde vor, man solle die Bahnen im Besitz der Gesellschaften belassen, dagegen solle der Bund jährlich eine bestimmte Summe für diese amortisieren, damit er dermaleinst in den Besitz von Gratisbahnen komme. (67) Man hat den Eindruck, als ginge es Droz mehr um den Föderalismus als um den Vorteil der schweizerischen Allgemeinheit (Bund). Auch die Zürcher Freitagszeitung, von Haus aus konservativ, konnte sich mit dem Gesetz nicht anfreunden. "Sie bespricht indessen nicht

das Rechnungsgesetz als solches," bemerkte die Züricher Post bissig, "sondern die Verstaatlichung, die sie, das Organ des 'Eidgenössischen Vereins', ebenso scharf bekämpft wie alles andere 'Eidgenössische'." (68)

Bundesrat Zemp hielt am Tage vor der Abstimmung in seiner Heimatgemeinde Entlebuch eine Rede. Er betonte, dass das Rechnungsgesetz zur Feststellung der rechnerischen Grundlagen notwendig sei. Der Bundesrat könne so im Jahre 1898 den Räten und dem Volk genauen Aufschluss über die mutmasslichen Kosten der Verstaatlichung geben. Ueber den Rückkauf werde am 4. Oktober aber nicht entschieden. Er sei als Privatbahnfreund Bundesrat geworden, habe aber seine Meinung unter den Erfahrungen der letzten Jahre geändert. Es handle sich bei der vorliegenden Frage auch nicht um eine Frage des Föderalismus, denn in Eisenbahnsachen hätten die Kantone keine Kompetenzen, also auch keine zu verlieren. Den Rechtsbruch, der von der Finanzpresse ins Feld geführt wurde, bestritt der Magistrat entschieden. (69)

Zemp machte es mit seinem Programm den katholisch-konservativen Kreisen nicht gerade leicht. Der bis anhin recht geschlossen stimmende Block wurde ob dieser Vorlage - es mögen auch Sympathien aus der Region mitgespielt haben - gespalten.

Am 4. Oktober 1896 wurde die Referendumsvorlage durch das Volk in positivem Sinne entschieden. Mit 223 228 Ja gegen 176 577 Nein wurde das Gesetz bei einer Stimmbeteiligung von 58 % angenommen. Die Stände Waadt (25 781 Nein gegen 3336 Ja) und Fribourg (15 271 Nein gegen 3756 Ja) verwarfen. Genf und Neuenburg nahmen überraschend an. Im Kanton Luzern fand das Gesetz überwältigende Zustimmung (13 000 Ja gegen 4000 Nein). (70)

Die Neue Glarner Zeitung interpretierte das Zustandekommen des Resultates als ein Misstrauen des Volkes gegenüber den gewaltigen Anstrengungen des Eisenbahnkönigs Guyer-Zeller. Nun habe man endlich eine Handhabe gegenüber den Aktionären, welche ohne Rücksichten die Eisenbahnen als Milchkuh betrachteten. (71) Die "Schweizerbahnen", Organ Guyers, sahen im Gegenüber von wochenlanger Agitation und geringer Stimmbeteiligung den Beweis, dass das Volk das Gesetz viel zuwenig verstanden und gekannt habe. Die grösste

Verantwortung für den Rechtsbruch laste auf den Führern der Freisinnigen in der deutschen Schweiz, die sich von ihren welschen Gesinnungsgenossen getrennt, um hinter der sozialistischen Avantgarde zu marschieren. Glücklicherweise sei dem Gesetz die Rechtskraft nur unter Protest (Referendum, 172 000 Nein) erwachsen, sonst würden die Verstaatlichungsfreunde die Annahme als einmütigen Ausdruck des Volkswillens hinstellen. Die 172 000 Schweizerbürger würden auch in Zukunft gegen Willkür im Eisenbahnwesen Verwahrung einlegen. Die Mahnung laute daher: Im Eisenbahnwesen dürfen keine Fehler mehr gemacht werden! (72)

Die katholisch-konservative Libérté beklagte sich über die grosse Indifferenz der Westschweiz und bezeichnete die Haltung der katholischen Zentralschweiz als blamabel. Es ginge nun darum, dass die rechten Kräfte in der Bundesversammlung nicht weiter Fehler begingen, damit die konservativen Kräfte im katholischen Schweizervolke nicht einer Deroute zugeführt werden. Die Thurgauer Wochenzeitung (k.k.) prophezeihte schlimme Folgen aus der Annahme des Rechnungsgesetzes, wobei ins Gewicht falle, dass massgeblich Konservative am Zustandekommen "eines das Recht verletzenden Gesetzes" mitgewirkt hätten. Damit sei auch die Spaltung im konservativen Lager deutlich zu Tage getreten. (74) Die Gazette de Lausanne (prot.-kons.) schrieb den Sieg des Gesetzes und die erste Niederlage der Westschweiz vor allem der persönlichen Intervention von Bundesrat Zemp zu. Diese bemühende Tatsache habe sich nun zum ersten Male, dank dem Auftritt eines katholisch-konservativen Politikers vollzogen. Immerhin bedeute die Annahme kein Zutrauensvotum zu Bern. (75)

"Die Sozialdemokratie und der deutsch-schweizerische Radikalismus werden in dem Ergebnis einen Sporn zu weiteren Heldentaten erblicken," ärgerte sich die Allgemeine Schweizerzeitung (prot.-kons.). Das Volk habe das Urteil nur angenommen, "weil es in unerhört verlogener demagogischer Weise bearbeitet worden ist." Schon vor der Abstimmung hatte das Blatt geschrieben: "Wir wollen bei uns nicht den Grundsatz sanktionieren, dass Macht vor Recht geht, und schreiben daher zum Schutze des Vaterlandes vor solchen Gelüsten Nein." (76) Auch die Schweizerische Handelszeitung

~ Spiele nicht mit Schießgewehr! ~

(Zum 4. Oktober.)



Diese Teufelsmaschine — wenn man noch meint, man sei ihrer sicher — geht der Schuß nach hinten! Na, die Blamage!
Aber, warten sollen sie! Nachbar legen wir uns dann zum Ausruhen auf die Bundesbank!"

hatte einen andern Ausgang der Abstimmung erwartet: "Wir konnten nicht glauben, dass das Volk einen offenbaren Rechtsbruch tolerieren werde." (77) Das "Vaterland" beruhigte, "dass wenigstens unter der derzeitigen Leitung des Departementes die Anwendung des Gesetzes eine weise und loyale sein werde..." Die Abstimmung bedeute auch nicht eine Mehrheit für die Verstaatlichung, da sich doch viele Leute diesen Entscheid für eine spätere Zeit vorbehalten hätten. (78)

Die Neue Zürcher Zeitung stellte in Abrede, dass es sich bei dieser Abstimmung um den Sieg eines Sprachstammes über den andern gehandelt hätte, immerhin freute man sich, dass das öffentliche Interesse über individuellen Vorteil gesiegt hatte. (79) Das Aargauer Tagblatt (liberal) zog das Fazit, dass die Mehrheit doch nicht so erdrückend gross zu nennen sei, "im Hinblick auf die ungeheure Arbeit, welche auf die Aufklärung des Volkes verwendet und das Feldgeschrei 'Eisenbahnverstaatlichung', mit welchem in die Schlacht gezogen worden ist." Möglicherweise werde der Entscheid über die Verstaatlichungsfrage doch nicht so glatt ablaufen, wie manche hoffen. (80) Und der "Bund" (radikal) berichtete: "Der Grundstein ist gelegt. Mit vereinten Kräften gilt es jetzt, das angefangene Werk zu vollenden. Unsere wirtschaftlichen Verhältnisse werden dadurch gedeihen, unsere wirtschaftliche und nationale Macht wird nach innen gekräftigt, nach aussen gemehrt und gesichert werden. Darum geben wir: Die Schweizerbahnen dem Schweizervolke!" (81)

Durch das Rückkaufsgesetz konnte der Bund seine ungünstige Stellung als Käufer einmal mehr erheblich verbessern. Der Bundesrat konnte annehmen, dass der von ihm seit 1883 eingeschlagene Weg vom Volk gebilligt wurde. Wie Ständerat Richard in seiner Rede hervorgehoben hatte (82), war das Rechnungsgesetz die erste Etappe des Rückkaufs oder im Rahmen unserer Betrachtung die letzte Etappe im Herausfinden des richtigen Rückkaufsmodus und in der Herabminderung der finanziellen Schwierigkeiten des grossen Geschäfts. So hatte der Bund folgende Vorteile errungen:

- Differenzen in der Auslegung der Konzessionen konnten sofort, d.h. noch vor Ankündigung des Rückkaufs bereinigt werden, wodurch eine ein-

deutige und klare Situation geschaffen wurde. Allerdings konnte dieser Vorteil nicht restlos genutzt werden, zogen sich doch die Prozesse um die Entschädigungen weit über die Kündigungstermine hinaus.

- Das Gesetz stärkte die Position des Bundes derart, dass die Gesellschaften ihre Stellung der Ueberlegenheit als Verkäufer kaum ausnützen konnten.
- In materieller Hinsicht konnte sich der Bund dadurch besser stellen, als durch den Amortisationszwang die Betriebskosten stiegen, denen aber kaum grössere Einnahmen gegenüberstanden, sodass der Reinertrag, die Basis der Rückkaufsentschädigungen, herabgemindert wurden.

Das Gesetz hat eine sehr verschiedenartige Interpretation gefunden. Selbst Leuten, die durchaus die Verstaatlichung förderten, erschien es als gefährliches Gesetz, weil es eine langjährige, staatlich sanktionierte Praxis der Konzessionsauslegung durch rein fiskalische Grundsätze umzustossen drohte.

9.3. Der Rückzug der Expropriationsinitiative

Die Expropriationsinitiative wurde vor allem von Gautschy[†] weiter gefördert. Die sozialdemokratische Partei der Schweiz beschloss auf ihrem Parteitag 1896, das Referendum gegen das Rechnungsgesetz nicht zu unterstützen, dagegen für die Verstaatlichungsinitiative mit aller Energie einzutreten. "Auf den kapitalistischen Vorstoss gegen das Rechnungsgesetz den kräftigen offensiven Gegenstoss der Expropriationsinitiative!" hiess die Losung. Als Ziel wurde die Sammlung von 100 000 Unterschriften bis zum 4. Oktober 1896 ins Auge gefasst. (83) Auch die schweizerische freisinnige Partei liess sich an ihrem Parteitag in Olten am 30. August 1896 neben dem Rechnungsgesetz über die Expropriationsinitiative informieren, allerdings ohne hierzu Beschlüsse zu fassen. (84)

Die Basler Nachrichten beurteilten den Ausgang der Abstimmung über das

Rechnungsgesetz als der Expropriationsinitiative förderlich, obwohl diese Bewegung zusehends Anhänger verlor. (85)

Das Initiativkomitee für Nationalisierung der Eisenbahnen fasste am 8. November den 6. Dezember 1896 als Schlusstermin der Unterschriftensammlung ins Auge. (86) Es kamen denn auch 53 395 Unterschriften zusammen, die nach Beschluss des Komitees vom 13. Dezember aber nicht eingereicht wurden. Zu einem späteren Zeitpunkt wollte es dem Bundesrat die Gründe des Rückzugs darlegen. (87)

Der St. Galler Stadtanzeiger billigte den Initianten das Verdienst zu, für die Verstaatlichungsidee und das Rechnungsgesetz propagandistisch gewirkt zu haben, war aber doch sichtlich erleichtert: "Freuen wir uns im Lager der Verstaatlichungsfreunde, dass wir vor einem gefährlichen Experiment bewahrt wurden." (88) Die extreme Linke war ob diesem Treuebruch erbost (89), die Berner Volkszeitung (prot.-kons.) sprach von "Schindluderei" (90) und die Allgemeine Schweizerzeitung (verstaatlichungsfeindlich aus Prinzip) machte sich zur Exponentin der reklamierenden vorwiegend konservativen Presse. Die Zeitung sprach gar von einem Konflikt mit Art. 47 des Bundesstrafgesetzbuches, der die Bestrafung für Verhinderung von amtlich angesetzten (die Abstimmung war gar nicht angesetzt! der Verf.) Abstimmungen vorsieht. Damit wird natürlich auch deutlich, dass die Initiative vor allem den Gegnern einer Verstaatlichung gedient hätte, denn wäre die Abstimmung angesetzt worden und negativ ausgefallen, so wäre die Verstaatlichung für Jahre von der Traktandenliste verschwunden. Die Gegner rechneten mit dem horror populi... (91) immerhin hatte die Initiative die Funktion, so die Neue Zürcher Zeitung, die Eisenbahngesellschaften etwas zu erschrecken. Aber mit der Annahme des Rechnungsgesetzes war die Situation vollständig abgeklärt. (92)

In der offiziellen Verlautbarung teilte das Komitee im Januar 1897 dem Bundesrat mit, weshalb es auf die Einreichung der Initiative verzichtet hatte. Im wesentlichen seien die Unterschriften (10 953 des Eisenbahnervereins) nicht ohne Bedingungen zusammengekommen, sodass nun nach dem positiven Ausgang der Abstimmung über das Rechnungsgesetz keine formelle Verpflichtung zur Einreichung vorliege. So hätten sich auch die Land-

wirtschaftsverbände stillschweigend zurückgezogen, sodass von dieser Seite ganze 78 Unterschriften zustande gekommen seien. Kurz, das anfängliche Komitee bestehe gar nicht mehr. Wenn in absehbarer Zeit ein Gesetz vorgelegt werde, das im Sinn und Geist der Initiative Garantien gebe, so würden die Initianten rückhaltlos für dasselbe eintreten. So sei es nun an den Behörden zu handeln. (93)

Der "Bund" begrüßte den Entscheid des Komitees, meinte aber, die Initianten hätten sich noch über die Kompetenz zum Rückzug auszuweisen. Einfacher gestalte sich die Angelegenheit, wenn zum Beispiel die Eisenbahner ihre Unterschriften nur zum Zählen, Rückzug vorbehalten, eingereicht hätten. (94)

Tatsächlich hatte die Delegiertenversammlung des Eisenbahnvereins am 15. November in Luzern beschlossen, ihre Unterschriften der Eingabe vorzuenthalten und sie Gautschi aus Solidarität zum Zählen zuzustellen. (95)

Die Neue Zürcher Zeitung meinte zur Erklärung des Komitees: "Sein Ton kennzeichnet dieses Komitee, das kopflos in eine Aktion eintrat, um sich, nachdem es glücklich 50 000 Nachbeter gefunden, mit einigen Phrasen tatenlos zurückzuziehen, Wir fürchten nicht, dass der Bundesrat oder das Schweizervolk sich von den drohenden Mahnungen dieser Herren werde imponieren lassen." (96)

10. Der Rückkauf

10.1. Der Vorschlag des Bundesrates

Bereits früher hätte der Bundesrat einmal die Prinzipienfrage, Privat- oder Staatsbahn, unter Weglassung der Details stellen können. Wenn er es nicht tat, so doch wesentlich aus der Einsicht heraus, dass eine solche Entscheidung der politischen Realität entbehren würde.

In seiner Botschaft über den Rückkauf ging der Bundesrat weit über das übliche Mass der Abstimmungsinformation hinaus, indem er ein 250 Seiten starkes Werk vorlegte.

Neben einer historischen Einleitung legte die Botschaft die grundsätzliche Begründung der Notwendigkeit der Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen dar:

Als allgemeiner Gesichtspunkt wurde hervorgehoben, dass der Staatsbetrieb gegenüber dem Privatbetrieb den wesentlichen Vorzug bringe, dass bei der Geschäftsführung nicht in erster Linie der finanzielle Vorteil im Auge gehalten werde, ja, Ueberschüsse könnten dem allgemeinen Verkehrsinteresse wieder zugeführt werden.

Der volkswirtschaftliche Gesichtspunkt sehe den Vorteil der Staatsbahnen,

- a) im einheitlichen Betrieb (Ersparnisse auf dem Sektor Rechnungswesen, Aufsichtswesen, Stationsdienst auf den Gemeinschaftsbahnhöfen, billigere Materialpreise durch Grossbezug, Vereinheitlichung des Rollmaterials, Beschäftigungsgarantie und grössere Zugsdichte).
- b) im Tarifwesen, indem einheitliche Tarife eingeführt werden sollten.
- c) in der Amortisation des Anlagekapitals. Bis 1957 würden die Eisenbahnen der Nachbarländer an den Staat fallen, während die Schweiz dann- zumal die Bahnen zurückzukaufen hätte. Die Privatbahnen in der Schweiz hätten zwar schon um 1890 herum zu amortisieren begonnen, doch werde die Schuld nicht eigentlich getilgt, weil oft ein neues Anleihen in der Höhe des zu tilgenden aufgelegt werde.

Der Bund habe nun, um mit dem Ausland konkurrenzfähig zu bleiben, bis Mitte des 20. Jahrhunderts die Schuld zu tilgen, wofür (Zeitraum 1903 - 1962) $2/5$ bis $3/5$ % des zu bezahlenden Ankaufrispreises genügen sollten. Um 1 Million Franken in 60 Jahren zu verzinsen und zu amortisieren ist bei einem Zinsfuss von 3% eine jährliche Summe von Fr. 36 132.96, bei $3\frac{1}{2}$ % eine solche von Fr. 40 088.62 notwendig. Nach den Konzessionsbestimmungen sollte der Reinertrag zu 4 % kapitalisiert werden, d.h. 40 000.- Fr. Reinertrag entsprechen einer Rückkaufssumme von 1 Million Franken. Erhält der Bund sein Geld nun zu einem tieferen Zins, so kann er zu einer recht billigen Amortisation (bei $3\frac{1}{2}$ % pro Mio ein Zuschuss von Fr. 88.20!) kommen. Deshalb empfahl der Bundesrat eine baldige Verstaatlichung.

- d) im Entzug des Auslandeinflusses auf die Bahnen durch eine gute Staatsbahnverwaltung. Bei der Konversion der Obligationen von 4% in $3\frac{1}{2}$ %-Titel floss der Gewinn oftmals nicht in die Tasche der zumeist schweizerischen (mitteleständischen) Obligationäre, sondern wanderte als Dividendengewinn ins Ausland.

Betrachtet man diese Argumente indessen, so darf man behaupten, dass eine gut organisierte und überwachte zentralisierte Aktiengesellschaft dieselben Leistungen annähernd hätte erbringen können. Immerhin hätte dieser oft vorgeschlagene Modus dem ausländischen Aktionärseinfluss - einem Hauptübel, das es zu beseitigen galt - kein Ende machen können. Wir stehen also wieder einmal vor der nicht leicht zu beantwortenden Frage: Ist das Privatbahnsystem oder das Staatsbahnsystem besser? Eine Antwort kann nur nach Analyse der konkreten Verhältnisse gegeben werden; für die Schweiz schien die Staatsbahn wünschenswert.

Im Kapitel über den Umfang der Verstaatlichung wurde ausgeführt, dass vorerst die fünf Hauptbahnen, Jura-Simplon-Bahn, Centralbahn, Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Gotthardbahn verstaatlicht werden sollten. Später sollten auch die Nebenbahnen durch den Bund erworben werden. In der Bundesversammlung machte sich dann allerdings eine Gruppe für den Einbezug von 17 Nebenbahnen mit einem Anlagekapital von rund

60 Millionen Franken in der ersten Verstaatlichungsrunde stark. (1)

Im dritten Kapitel der Botschaft über den Weg der Verstaatlichung wurde eingeräumt, dass der freihändige Rückkauf auf den ersten Blick eigentlich der einfachste und natürlichste sei, indem sich das Kaufsobjekt klar darbiete und der Kurszettel täglich über den Kaufpreis Aufschluss gebe.

Allerdings habe dieses Prinzip den Nachteil, dass bei jedem Kaufgerücht eine Haussebewegung der Kurse eintrete, wobei auch die unsolide Spekulation im Spiele sei. Beim freihändigen Kauf seien überdies noch die mutmasslichen Zukunftschancen bei der Preisgestaltung in Betracht zu ziehen, so könne der Preis leicht zu hoch ausfallen. Der Bundesrat kommt zum Schluss, dass jeder freihändige Kaufversuch vor dem Volk das Schicksal des S.C.B.-Geschäfts teilen werde.(2)

So stellt man fest, dass der konzessionsgemässe Rückkauf durch das Rechnungsgesetz nun doch soweit vorbereitet sei, dass sich die finanziellen Konsequenzen abschätzen liessen. "Wenn auch zu diesem Zeitpunkte voraussichtlich nicht alle gerichtlichen Entscheide vorliegen dürften, werden doch die Streitpunkte begrenzt und genau fixiert sein." (3)

Vom Expropriationsverfahren wollte der Bundesrat Umgang nehmen, da es "ganz abgesehen von andern gegen dasselbe erhobenen Einwendungen, nur eine Verzögerung und Verwirrung in die Frage der Verstaatlichung bringen könnte."(4)

Auch die rechtliche Seite wurde abgeklärt. Im Kapitel über die Zulässigkeit der Verstaatlichung ohne vorausgehende Verfassungsänderung (5) kam der Bundesrat zum Schluss, dass die Bundesversammlung kompetent sei, den konzessionsmässigen Rückkauf zu beschliessen. Der Beschluss werde in Form eines Bundesgesetzes erlassen, welches dem fakultativen Referendum unterstehe. Dies, weil es sich hier um eine Frage von hoher politischer und volkswirtschaftlicher Bedeutung handle, sodass sie nur in Uebereinstimmung mit der Mehrheit des Schweizervolkes befriedigend gelöst werden könne.

Im vierten Kapitel wurden die Grundsätze für die Berechnung der Rückkaufschädigung festgehalten.

Zuerst einmal ging es um die Minimalentschädigung. Danach konnte nach dem

25fachen Reinertrag der festgelegten 10 Jahre oder nach dem ursprünglichen Anlagewert (resp. nach den erstmaligen Anlagekosten) entschädigt werden. Der grössere dieser beiden Beträge bildete dann die Rückkaufsentschädigung.

So konnten

die Jura-Simplon-Bahn nach Anlagekosten,
die Nordostbahn im allgemeinen nach Anlagekosten,
die Centralbahn nach Ertragswert,
die Vereinigten Schweizerbahnen nach Ertragswert,
die Gotthardbahn nach Ertragswert,
zurückgekauft werden.

Als Minimalentschädigung galt der vom derzeitigen Inhaber ausgelegte Betrag für Erstellung und Erwerbung unter Abzug für mangelhaften Zustand des Objektes. Materialvorräte mussten in ausreichenden Mengen vorhanden sein, wie es ein regelmässiger Betrieb erforderte. Bei Fehlen musste ein Abzug von der Entschädigungssumme in Kauf genommen werden. Was an Alterung, Verbrauch, Abnutzung wertvermindernd ins Gewicht fiel, musste durch finanzielle Mittel (Erneuerungsfonds oder Abzüge) entsprechend ausgeglichen werden. Der Bund wollte neuwertige Bahnen erwerben.

Des weiteren wurden in der Botschaft die Begriffe Reinertrag, vollkommen befriedigender Zustand, etc. definiert.

Als Berechnungsperiode für den durchschnittlichen Reinertrag wurden festgelegt: Die Jahre

1890-1899 für die J.S.B. und einige Linien der N.O.B.; Rückkauf: 1903.

1888-1897 für die S.C.B., die V.S.B., die N.O.B. zum grossen Teil; Rkk: 1903.

1894-1907 für die G.B. und eine Linie der N.O.B.; Rückkauf: 1909.

Andere Perioden für einzelne Linien der N.O.B. je nach Konzession.

Die mutmasslichen Rückkaufsentschädigungen berechnete der Bundesrat insgesamt auf 964 384 789.- Franken, wobei sich die einzelnen Posten aus der nachstehenden Tabelle ergeben:

Tabelle 21 Mutmassliche Rückkaufsentschädigungen (6)

Gesellsch.	Periode	Faktor	Ertragswert nach Abzug Minderwert	Kapitalwert (Anlagekosten)
J.S.B.	1890-1899	25 fach	232 146 539	<u>288 154 203</u>
N.O.B.	1888-1897	25 fach	210 413 337	<u>244 434 347</u>
S.C.B.	1888-1897	25 fach	<u>177 357 946</u>	150 922 616
V.S.B.	1888-1897	25 fach	<u>81 858 645</u>	79 554 422
G.B.	1894-1903	25 fach	<u>172 371 182</u>	151 969 557
Wohlen- Meisters.	1890-1899	25 fach	- 104 386	<u>208 446</u>
T o t a l s u m m e			Fr. <u>964 384 769</u>	

In den Jahren 1903, resp. 1909, rechnete der Bundesrat bei Bundesbetrieb für das erste Betriebsjahr mit einem Reinertrag von Fr. 42 468 250.-, nach Abzug von Verzinsung und Amortisation sollten noch Fr. 50 425.- Ertragsüberschuss bleiben. (7)

Die Aufnahme eines Eisenbahnanleihe wurde als nicht sehr schwierig eingeschätzt, da ein rentables Kaufobjekt gegenüberstehe. "Von einer Schuldenlast, die den Kredit des Landes bedroht, kann im Ernste nicht gesprochen werden, wenn nachgewiesen ist, dass der Ertrag des erworbenen Objektes über Verzinsung und Amortisation hinaus einen sicheren Ueberschuss ergibt." Der Bundesrat kam zum Schlusse:

"Der Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen stehen daher auch vom finanziellen Standpunkte aus keine Bedenken entgegen." (8)

Das letzte Kapitel der Botschaft war der Organisation der Staatsbahnverwaltung gewidmet. Kerngedanke bildete die möglichst selbständige Stellung innerhalb des Bundes. Die verschiedenen Interessen sollten in einem Landeisenbahnrat, der von den Kantonen bestellt würde, vertreten werden. (9)

Bevor der Entwurf des Bundesrates ans Parlament ging, wurde er von einem Gremium aus fünf Experten begutachtet: Ständerat von Arx*, Nationalrat Cramer-Frey*, alt Direktionspräsident Escher, alt Oberingenieur Moser und alt (N.O.B.-) Direktor Russenberger. Am 4. März 1897 stellten sie dem Eisenbahndepartement ein Gutachten zu, in dem sie die Botschaft zur Vorlage an die Räte und das Volk empfahlen.

Die Experten kamen zur Meinung, dass die Verhältnisse, die früher (1852) für das Privatbahnsystem den Ausschlag gegeben hatten, sich seither entscheidend verändert hätten. Der Staatsbetrieb bringe auch in politischen und volkswirtschaftlichen Belangen Vorteile, die die Privatbahnen nicht bieten könnten, weil "der Gesichtspunkt der Intakterhaltung und möglichen Erhöhung der Aktiendividenden bei ihnen immer mehr das entscheidende Uebergewicht erlangt" habe. Einer Machtkonzentration bei den obersten Bundesbehörden werde vorgebeugt, wie die Botschaft deutlich zeige, wurde ausgeführt. Ueberdies habe sich das Kapital, das früher in den Händen von Gemeinden und kleinen Sparern gelegen habe, mehr und mehr bei Grosskapitalisten und Spekulanten, und zwar namentlich solchen des Auslandes, angehäuft, sodass daraus eine ernstzunehmende Gefahr erwachsen könnte. Die Kommission gelange nach dem Studium der Botschaft dazu, die Uebernahme der Eisenbahnen durch den Bund als sehr angezeigt zu bezeichnen.(11)

Zur Geldbeschaffung schlug die Kommission vor, ein Anleihen von 3½ % aufzulegen mit später tieferem Zins, um einer Auswanderung der Titel vorzubeugen, wobei den gegenwärtigen Obligationären ein Titel offeriert werden sollte. Bis zum Jahr 1962 sollte die Obligationsschuld getilgt sein. (12)

10.2. Pressestimmen

In den gleichen Tagen nun tat sich vor der schweizerischen Oeffentlichkeit etwas, was dem Staatsbahngedanken recht förderlich war.

Seit Jahren bereits kämpften die Eisenbahnangestellten um höhere Löhne. 1895 schlossen sie sich zu einem Verband unter der Leitung von Sourbeck zusammen, um gemeinsame Lohnforderungen, willkürliche Entlassungen, etc. besser regeln zu können. Den Gesellschaften wurde erklärt, falls sie den Lohnforderungen nicht nachkämen, würde im April 1896 gestreikt. Am 16. Februar 1896 wurde in Aarau eine Tagung abgehalten, die von 10 000 Eisenbahnern besucht wurde. Dort beschloss man, den Streik auf den 29. Februar 1896 festzulegen, falls die Gesellschaften den Forderungen nun nicht endlich nachkämen. Bundesrat Zemp versuchte zu vermitteln und berief in Bern eine Konferenz zur Lösung des Konfliktes ein. Alle Gesellschaften mit Ausnahme der N.O.B. folgten der Einladung und einigten sich mit den Eisenbahnangestellten. Bei der N.O.B. schien der Streik unvermeidlich. In letzter Stunde gelang es Sourbeck, den Streik zu verhindern.

Die N.O.B. kam allerdings ihren Verpflichtungen auch jetzt nicht nach, so dass der Leitung nun Wortbruch und Verfälschung der Tatsachen vorgeworfen wurde. Man räumte der Geschäftsleitung eine Frist zur Einlenkung bis zum 10. März 1897 ein. Die N.O.B. blieb aber untätig, so dass am 12. März 1897 das Personal der N.O.B. in Ausstand trat. Das Volk war ungehalten über den Starrsinn, noch mehr aber über den Verkehrszusammenbruch im Raume Zürich. Die Postverteilung war mitbetroffen. Hernach wurde denn auch eifrig der Ausfall in Fanken und Rappen nachgerechnet. Alles in allem lieferte der Zwischenfall beste Propaganda für die Staatsbahn; immerhin gab es auch Leute, die fragten, ob ein solcher Streik beim Bundesbetrieb nicht weitreichendere Konsequenzen haben könnte. Bundesrat Zemp setzte einen Stab von Sachverständigen ein, dass es unter Leitung des Eisenbahndepartementes gelang, den Streik beizulegen. Während zwei Tagen hatten auf den Strecken der N.O.B. keine Züge mehr verkehrt. In der Stadt Zürich wurde die Milch knapp, die Arbeiter erreichten ihre Fabriken nicht, und die Post erlitt bedeutenden Schaden.

Die Schuld sah man grösstenteils im Starrsinn der N.O.B.-Direktion, vereinzelt wurde sogar die Entfernung von Guyer-Zeller gefordert. Die Verstaatlichungsidee fand breiten Widerhall.

Die Presse beschäftigte sich im Zusammenhang mit dem Erscheinen der Rückkaufsbotschaft (26. März 1897) vor allem mit den ausgeprägten Kursstürzen an der Börse. Die Kurse veränderten sich wie folgt:

	1. März 1897	29. März 1897	Kurssturz in %	
Nordostbahn	684	560	18 %	
Jura-Simplon	197	155	21 %	
Centralbahn	715	400	44 %	
Vereinigte Schweizerb.	489	400	18 %	(13)

Die Züricher Post bezeichnete den Tag des Erscheinens der Botschaft als "schwarzen Montag": "Wirklich hätte eine Bombe nicht grösseres Unheil stiften können. Der 'schwarze Montag' markiert eine Wendung in unserer schweizerischen Eisenbahnpolitik, die der Hoffnung Raum gibt, dass der Bundesrat den richtigen Weg für die Durchführung des grossen Planes der Eisenbahnverstaatlichung betreten hat." (14) Von der rückkaufsfreundlichen Presse wurde das Ereignis ohne grosses Aufheben kommentiert. Die verstaatlichungsgegnnerische Presse hob verschiedene Punkte, die in der Schlacht um die Stimmengunst kurz vor der Abstimmung erneut diskutiert wurden, hervor. Die Berner Volkszeitung, Organ der bernischen protestantischen Konservativen (Dürrenmatt), reklamierte die mangelnde Verfassungsmässigkeit: "Das stärkste aber leistet sich der Bundesrat in der Willkür damit, dass er diese grösste und wichtigste aller Neuerungen, die seit 1848 in der Eidgenossenschaft vorgeschlagen wurden, ohne Abänderung der Verfassung durchsetzen will," demnach soll das Volk in dieser Milliardenangelegenheit nichts zu sagen haben. (15) Die Zürcher Freitagszeitung fand das ganze Manöver den Aktionären gegenüber illoyal und kritisierte die Ueberfülle der Versprechungen. (16) "Die Schweizerbahnen" (Zeitschrift zur Förderung des Jungfrauprojekts und der Engadin-

Orient-Bahn(Guyer-Zeller)) sahen in der Botschaft eine förmliche Kriegserklärung an die Aktionäre:"Es ist staunenswert mit welcher Ungeschicklichkeit die Verstaatlichung der Eisenbahnen bei uns eingeleitet wird. Nachdem erst das hässliche Präludium des von einem rückkaufsfreundlichen Nationalrat arrangierten Eisenbahnstreiks verhallt war, erschien die Botschaft, um aufs neue wirtschaftliches Unheil aller Art anzurichten.

Die Botschaft bedeutet - darüber herrscht nur eine Stimme - eine förmliche Kriegserklärung an die rechtmässigen Eigentümer der Bahnen. Wenn einer ein Haus kaufen will und die Unterhandlungen damit beginnt, dass er dem Eigentümer vorher die Scheiben einwirft, ist das weder schön noch klug." Beanstandet wurden auch die "lächerlich niedrigen Liquidationsquoten, die unbillige Rechnungsmethode und Taxation, da der Bundesrat doch für die Zukunft mit einer günstigeren Entwicklung der Betriebseinnahmen rechnete. Das ganze Vorhaben wurde als unklug qualifiziert, weil dem Bunde damit künftige grössere Projekte (finanziell) verwehrt würden.(17)

Die ausländische Presse - vorab die deutschen Börsenblätter - befasste sich auch mit dem Vorhaben. Besonders aus Börsenkreisen fielen wenig freundliche Worte. Die Frankfurter Zeitung stand dem *modus procedendi* verständnislos gegenüber und hatte den Eindruck, dass der Bund auf eine unwürdige Art unter den Aktionären Angst und Schrecken verbreite. Der "Berliner Börsencourier" bezeichnete das Vorgehen als Attentat auf die Aktionäre und brandmarkte die Art der Verstaatlichung als Raubzug. Das "Bayerische Börsen- und Handelsblatt" schrieb, das Ereignis der Woche bildeten die vehementen Kursstürze der schweizerischen Eisenbahnaktien, ausgelöst durch das "geradezu skandalöse Verstaatlichungsansinnen des schweizerischen Bundesrates." (18)

Dem Appenzeller Volksfreund war diese Aufregung verständlich:"Die Eisenbahnverstaatlichung unserer Schweiz macht Furore in der halben Welt herum. Diese Erscheinung ist zu begreifen, ist doch ein solcher Vorgang wieder ein grosser Schritt zu unumschränkter Staatsherrschaft..."(19)

10.3. Die parlamentarische Beratung

Im März 1897 bestellte der Ständerat seine Kommission, die am 15. Juni anlässlich der Behandlung im Rat Bericht erstattete. Die Kommissionsmehrheit (von Arx*, Blumer*, Gel*, Scherb*, Scherr*, Richard*) wurde durch von Arx* vertreten. Nach kurzem historischem Ueberblick wies er auf die Missstände des Privatbahnsystems hin, auf "die Fülle von selbstherrlicher Gewalt" gewisser Aktionäre und ging dann auf die Preisfrage ein. (20) Nach Meinung der Kommissionsmehrheit sei die Rechnung so verfasst worden, dass Enttäuschungen ausgeschlossen seien. Deshalb könne die Frage dem Volk unterbreitet werden, damit die Ungewissheit, die allen Teilen schade, ein Ende habe. (21)

Der Genfer Gavard* (Minderheitsantrag) hatte in der Kommission vorgeschlagen, dass der Bundesrat erst nach präziser finanzieller Einigung mit den Gesellschaften mit einer Botschaft an die Oeffentlichkeit treten sollte. Faktisch hätte dies natürlich den Verzicht auf den Kündigungstermin von 1898 bedeutet. In seinem Votum wollte er die Grundsatzfrage der Verstaatlichung von der Finanzfrage trennen und forderte für die Aktionäre 100 Millionen Franken mehr Entschädigungen. (22)

Reichlin* war überhaupt gegen Eintreten auf das Geschäft, da ohne Verfassungsrevision eine Verstaatlichung gar nicht durchgeführt werden könne, und Wirz* meinte, man solle nicht preussische (=zentralistische), sondern englische oder amerikanische Prinzipien auf den schweizerischen Bundesstaat übertragen. (23) Der Bund befinde sich gegenwärtig in der beneidenswerten und seltenen Lage, nichts zu bezahlen, aber fast alles zu befehlen. "Wer sich mit dieser Lage nicht zufrieden gibt, der fordert die Rache der Götter auf sein missvergnühtes Haupt herunter." (24) Das volkstümlichste Motiv für den Rückkauf sei die Ermässigung der Taxen. Vom finanziellen und vaterländischen Standpunkt aus fürchte man aber am meisten die Interessenkämpfe und Interessenkoalitionen, bald werde es um Lohnerhöhungen, bald um Taxermässigungen etc. gehen. Und all die Lorbeerkränze momentaner Unsterblichkeit könne sich dann irgend ein Volkstribun um die Schläfen winden, die Lorbeerkränze, die der schweizerische Fiskus

zu bezahlen habe. (25)

Ritschard* setzte sich demgegenüber für eine dreifache Einheit der Schweiz ein: die Rechtseinheit, die Militäreinheit und die Einheit des Verkehrswesens. (26)

Als überzeugter Privatbahnanhänger profilierte sich Python*. Es sei dem Staat nicht erlaubt, meinte er, sich derart ins Gebiet des Privatrechts vorzuwagen, deshalb vertraue er der Vernunft des Volkes, das sich ablehnend verhalten werde. (27)

Scherrer* kam als Vertreter eines Peripheriekantons (Basel) zu anderen Ergebnissen als Python (Genf): Er warf dem Vorredner vor, dass er bei besserer Abgeltung der Aktionäre der Verstaatlichung besser gesinnt wäre, nur wolle er eben seinem Kanton nicht den aus der Botschaft erwachsenden Schaden zufügen. Er selber habe zwar bei Empfang der Botschaft über die tiefe Bewertung der Aktien auch gestutzt; aber die Bahnen müssten billig erworben werden, denn je billiger der Preis, desto eher könne man an Verbesserungen denken. (28)

Tatsächlich wurden für eine Stammaktie der J.S.B. (nominal 200.- Fr.) nur 120.19 Fr. geboten, für eine Aktie der N.O.B. (500.-) 338.42 Fr. und für eine S.C.B.- Aktie, für die Welti 1891 einen Rententitel zu Fr. 1000.- angeboten hatte, gerade noch 543.10 Fr. (29)

Berthoud* hätte lieber den Weg des sukzessiven Ankaufs einzelner Linien beschritten (30), und Ruchet* wehrte sich für den Kanton Waadt, der aus Sorge um den Simplon gegen die Vorlage sei. (31)

Bundesrat Zemp warf der Kommissionsminderheit ein falsches Vorgehen vor, indem die Herren bloss ausführten, an der Richtigkeit der Zahlen zu zweifeln, aber nicht auf den Fehler konkret hinzuweisen. Im übrigen seien die Rechnungen nicht verbindlich. (32) Die Verstaatlichung der Bahnen sei ein nationales Werk und könne nicht einer Partei dienen, sondern sie habe allen Parteien zu dienen.

Nach viertägiger Eintretensdebatte wurde schliesslich mit 26 zu 17 Stimmen Eintreten auf die Rückkaufsbotschaft beschlossen. (33)

Die Detailberatung brachte verschiedene neue Anträge: So forderte Berthoud*, nur die J.S.B., die S.C.B. und die V.S.B. zu kaufen (34), und Scheurer* und Kellersberger* wollten 20% des Einnahmenüberschusses als Reservefonds bis zur Höhe von 50 Mio Fr. anlegen lassen (35). Hoffmann* wollte für die Ostalpenbahn die Zusicherung einer Unterstützung, falls der Simplon subventioniert werden sollte (36), und Python* wollte eine völlig unabhängige Eisenbahnverwaltung mit sechs Kreisen.(37) Blumer*(Glarus) wollte demgegenüber nur fünf Eisenbahnkreise, einen Eisenbahnrat, eine Generaldirektion und Kreisverwaltungsräte.(38) Der Bundesrat hatte laut Botschaft drei Kreisdirektionen, eine Generaldirektion und einen Eisenbahnrat beantragt. Ueber den Sitz der Generaldirektion wurde drei Mal abgestimmt (Bern, Luzern, Zürich), wobei Bern über Zürich im letzten Wahlgang obsiegte.(39)

Als Beschluss ging schliesslich aus dem Ständerat folgendes hervor: Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen und der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn. Die künftige Staatsbahn sollte drei Eisenbahnkreise und drei Kreisdirektionen, einen Verwaltungsrat und eine Generaldirektion umfassen. (40) Der Eisenbahnrat wurde fallen gelassen. Die Vorlage wurde mit 25 zu 17 Stimmen angenommen.

Die freisinnigen Ständeräte ausser Gavard* und Ritschard* hatten für die Vorlage gestimmt, alle Konservativen mit Ausnahme von Hildebrand* (Zug) dagegen.(41)

In der Diskussion zeigte es sich, dass es nicht allein um das vordergründige Geschäft des Rückkaufs ging, zusehr kamen die zentralistischen und föderalistischen Ueberzeugungen in die Diskussion, dies ganz besonders bei der Beratung der Verwaltungsorganisation. So wollte ein Projekt Blumer* (42), der unter anderem die Streichung des (zentralistischen) Eisenbahnrates vorschlug, eine weitgehende Dezentralisation der Bundesbahnen, indem die Kreisverwaltungen, die nach dem Einwohnerschlüssel zusammengesetzt werden sollten, die Bundesbehörden "völlig kaltstellen sollten" (von Arx als Sprecher der Kommissionsmehrheit). (43)

Die Öffentlichkeit verfolgte die Verhandlungen gespannt. Ungeduldige Staatsbahnanhänger, die durch die langwierigen Detailerörterungen das ganze Vorhaben gefährdet sahen, lancierten Eingaben, so in den Kantonen St. Gallen und Bern, der Kanton solle mit den Gesellschaften verhandeln, wenn der Bund nicht kaufen wolle. (44)

Im Nationalrat begannen die Verhandlungen in der ausserordentlichen Herbstsession am 22. September 1897. Während vier Tagen sprachen 25 Redner zur Eintretensfrage. Von der vorberatenden Kommission traten 19 Mitglieder für die Vorlage ein, während eine Minderheit von zwei Nationalräten, Théraulnaz* (Fribourg) und Kuntschen* (Wallis) den gegenteiligen Standpunkt bezogen. Für die Kommissionsmehrheit sprach Cramer-Frey*. Er erachtete den Rückkauf aus dem historischen Prozess heraus als notwendig und meinte, theoretische Begründungen hätten wenig Bedeutung. Die Hauptsache sei die Zusammenlegung der Netze, die Vereinfachung der Verwaltung und die Amortisation des Anlagekapitals. Das Volk wolle zwar die Bahnen nicht um jeden Preis kaufen, die Mehrheit sei einer Verstaatlichung aber doch günstig gesinnt. Nachdem nun ein Rechnungsgesetz vorliege, das den Ertragswert nach rückwärts ermittle, wodurch die Unberechenbarkeit der Zukunft (Expropriation, freihändiger Kauf) ausgeschaltet werden könne, habe man ein recht zuverlässiges Instrument zur Hand. Die Kontroversen innerhalb der vorberatenden Kommission hätten sich vor allem um die Punkte Zentralisation/Dezentralisation, stärkere oder schwächere Mitwirkung des Bundesrates, Kompetenzverteilung Generaldirektion/Kreisdirektionen gedreht.

Gaudard*(Waadt), welscher Berichterstatter der Mehrheit, sah die wirtschaftliche Zukunft der Schweiz auf dem Spiele stehen. Wie Strassen, Post- und Telegraphenwesen gehöre die Eisenbahn in die Hand des Staates. Dass das Geschäft keine parteipolitische Sache sei, beweiße der Umstand, dass von Links bis Rechts alles die Operation befürworte.

Kuntschen* beurteilte das Geschäft als politisch gefährlich, weil es den demokratischen Grundsätzen und Ideen des Föderalismus zuwiderlaufe. Als Sprecher der Minderheit stelle er fest, dass der Bund gar kein Recht

habe, die Bahnen anzukaufen.

Benziger* (Schwyz) replizierte und stellte Verfassungswidrigkeit, Zentralismus und Milliardenschuld, sowie Verletzung der Privatrechte in Abrede. Keel* (St. Gallen) sah in der Verstaatlichung die Aufhebung des Eisenbahnstaates im Staate und das Ende der Ohnmacht des Bundes. Nach seiner Meinung stellte die Verstaatlichung eher einen Schritt im Sinne des Föderalismus als der Zentralisation dar. (46)

Schobinger* (Luzern) trat zwar für den Kauf ein, aber der verfassungsmässige Boden fehlte seines Erachtens. So könnte die Minderheit dem Bund vorwerfen, er habe mit der Nichtverankerung des Vorgehens in der Verfassung das Ständevotum umgehen wollen. Im übrigen betonte er als Befürworter vor allem die Punkte, die gegen eine Bundesbahn sprachen. Schliesslich forderte er die Abtrennung der Eisenbahnen von den politischen Behörden. (47)

Théraulnaz* hatte als konsequenter Föderalist gegen Stimmrechtsgesetz und Rechnungsgesetz Stellung genommen. Er war Gegner der Vorlage, weil sie den Zentralismus stärkte. Die Vorlage sei auch verfassungswidrig und die Berechnungen seien auf falschen Grundlagen aufgebaut. Vigier* (Solothurn) wollte zum Wohl des Handels und der Industrie im 20. Jahrhundert sofort verstaatlichen. Von Planta* wollte auf die Vorlage eintreten, damit das Volk endlich einmal grundsätzlich Stellung nehmen könne, und Zschokke* hielt die Verstaatlichung für die bedeutendste Aufgabe, die die schweizerische Republik je zu lösen gehabt habe. Auf wirtschaftlichem Gebiet liessen sich kaum Gegensätze feststellen, sie bestünden mehr in staatsrechtlichen und staatspolitischen Meinungsdivergenzen. Mit diesem Schritt nun könne man das Land fördern.

Rusconi*(Tessin) fand die Verstaatlichungsidee grandios, und Sourbeck* kritisierte die Gegner der Verstaatlichung mit Zitaten Stämpflis.

Baldinger* (Aargau) ärgerte sich über den schleppenden Gang der Verhandlungen. Kaufpreis, Zahlungsmodus und Organisation seien nicht die wahren Hauptgründe der Diskussion, wie es eigentlich sein sollte, sondern die Volksstimmung werde durch Interessenpolitik gesteuert. Jäger* (Aargau) hielt die ganze Geschichte um die Eintretensfrage für eine

Komödie; man solle nun endlich abstimmen, da ja niemand ernsthafter Gegner sei. (48)

In der Abstimmung sprachen sich 112 für und 21 gegen Eintreten auf die Vorlage aus. Vor allem Konservative aus der Innerschweiz und Westschweiz hatten abgelehnt. (49)

In der Detailberatung des Nationalrates wurde vor allem die Organisation der Verwaltung diskutiert. Auch der Einbezug der Nebenbahnen in die Vorlage wurde erwogen, verabschiedeten die Räte doch zur selben Zeit gesondert ein Nebenbahngesetz. (50)

Die Beratungen in beiden Kammern können etwa zu folgenden wesentlichen Punkten zusammengefasst werden:

Der Entwurf gelangte in seinen Grundsätzen mehr oder weniger unverändert zur Annahme. Immerhin wurden, vor allem was die finanzielle Seite des Geschäftes betraf, Bedenken wach. So staunte man zuerst einmal über die niedrige Bewertung der Aktien. Mehrfach bezweifelte man die Richtigkeit der Berechnungen, ohne jedoch schlüssige Beweise vorlegen zu können, kurz, man war äusserst misstrauisch, nicht zuletzt deshalb weil die vom Bundesrat bestellte Expertenkommission eben mehrheitlich (z.T. durch bittere Erfahrung belehrt) der rückkaufsfreundlichen Partei angehörte. Auch gegenüber der Finanzierungsweise war man skeptisch, so glaubte man kaum, dass Bahnen, deren Wert bei der Festlegung des Kaufpreises gedrückt wurden, nachher bei der Finanzierung das ungeteilte Zutrauen und Vertrauen der Obligationäre finden konnten. Schliesslich war auch die Verfassungsmässigkeit des ganzen Geschäfts nicht über jeden Zweifel erhaben.

Immerhin, am 7. Oktober 1897 passierte die Vorlage die Schlussabstimmung mit 98 gegen 29 Stimmen im Nationalrat.

Im Differenzbereinigungsverfahren versuchte Python* ein letztes Mal das Privatbahnkapital zu retten, indem er vorschlug, der Bundesrat möge mit den fünf Hauptbahnen Verhandlungen über die Amortisation des Kapitals durch die Gesellschaften aufnehmen, sodass der Rückkauf gar nicht eingeleitet werden müsse. (51) Der Vorschlag wurde im Ständerat abgelehnt.

Am 15. Oktober 1897 schliesslich stand das "Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der schweizerischen Bundesbahnen."

Die wichtigsten Bestimmungen seien hier kurz wiedergegeben:

Die Erwerbung der Bahnen sollte gemäss Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen stattfinden (Art.2).

Der Bundesrat konnte unter Zustimmung der Bundesversammlung die fünf Hauptbahnen auch durch freihändigen Kauf erwerben, wobei aber der Rahmen durch das Gesetz und die Konzessionen einzuhalten war.(Art.3)

Die für den Erwerb und Betrieb erforderlichen Geldmittel sollten durch Emission von Anleihen und durch Ausgabe von Obligationen oder Rententitel beschafft werden. Amortisationsfrist: 60 Jahre. (Art.7)

Das Rechnungswesen der Bundesbahnen sollte vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt bleiben. Der Reinertrag des Betriebes sollte zuerst für Verzinsung und Amortisation verwendet werden. Weitere Ueberschüsse sollten zu 20% in einen Fonds (max. Höhe: 50 Mio Fr.) zur Reservebildung eingelegt werden, 80 % sollten zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs reinvestiert werden (Herabsetzung der Taxen!) (Art.8)

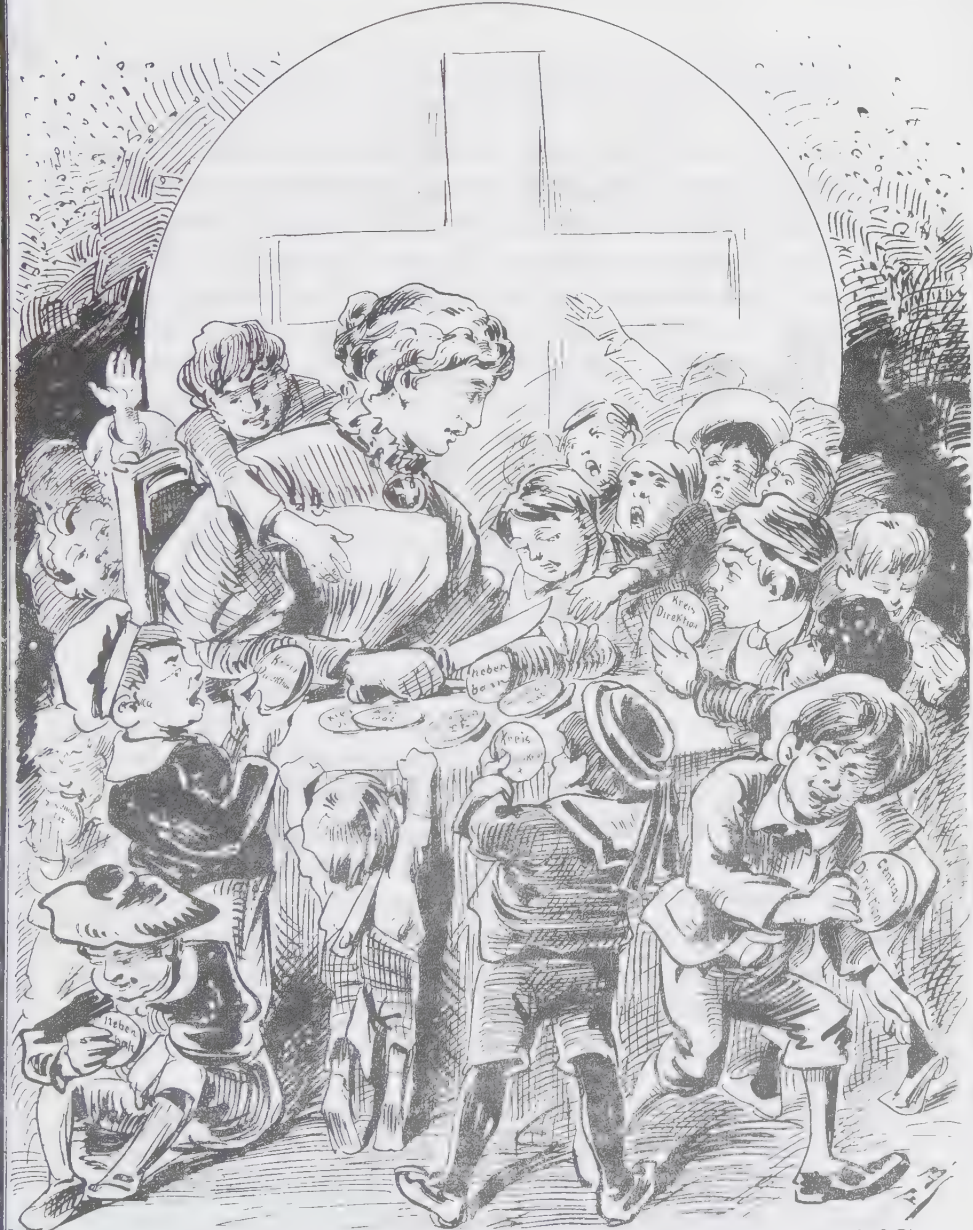
Mit dem Uebergang der Bahnen an den Bund erlöschen alle Bestimmungen der betreffenden Konzessionen. (Art.9)

Art. 11: Der Entwurf des Bundesrates wurde im Abschnitt über Organisation und Verwaltung stark geändert. So konnten die Föderalisten in diesem Punkt einen Sieg verbuchen, kamen doch fünf Eisenbahnkreise zustande und an Stelle des (Landes-)Eisenbahnrates wurden fünf Kreiseisenbahnräte vorgesehen.

Die Bundesversammlung und Interessengruppen (Landwirtschaftliche Vereine etc.) konnten im Verwaltungsrat nicht Einsitz nehmen, Bundesrat und Kantone erhielten hier das Vertretungsrecht. Die Wahl der Kreisdirektoren und Generaldirektoren fiel in die Kompetenz des Bundesrates; hier trifft man tatsächlich auf eine stark zentralistische Tendenz.

Die Bundesversammlung hatte das Recht, Anleiheoperationen und Amortisationspläne, sowie Jahresbudgets zu genehmigen. Sie prüfte ferner die

Eisenbahn-Rücklauf.



Heloetia: „Na, so seid doch ein bisschen zahn, was will denn partout jeder einen Nagel von der Wurst haben? Die ist ja noch gar nicht gelotten.“

Jahresrechnung und den Geschäftsbericht. Tarife und Besoldungen fielen ebenfalls in die Kompetenz dieser Behörde.

Das Gesetz war auch für zukünftige Entwicklungen vorbereitet:

Bei Erwerbung oder beim Bau neuer Linien, welche "nicht dem Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teils derselben dienen," und deren "Erwerbung nicht ohne unverhältnismässige Opfer" erreichbar sind, soll ein neues Bundesgesetz mit Referendums Klausel geschaffen werden. (52)

Hier wurde also ein Vorgehen vorgeschrieben, das die Erschliessung neuer Linien nicht gerade erleichterte.

10.4. Der Abstimmungskampf und der Volksentscheid

Es war klar, dass gegen ein Gesetz von solcher Tragweite das Referendum ergriffen wurde. Selbst Verstaatlichungsfreunde und der Bundesrat waren froh, dass das Volk zu dieser grundsätzlichen Frage den Entscheid zu fällen hatte.

Die Frist zur Einreichung der Unterschriften dauerte vom 16. Oktober 1897 bis zum 14. Januar 1898. In Genf referierte Nationalrat Odier* mit Feuer gegen die Gefahren des Fiskalismus und der Bürokratie. Die Versammlung genehmigte einstimmig den Antrag, das Referendum zu ergreifen. Vor allem in der Westschweiz fanden sich bald Anhänger. Die Berner Volkspartei und die Konservative Partei des Kantons Luzern schlossen sich bald an. Der Abstimmungskampf setzte bereits vor Einreichen der 85 000 Unterschriften ein. Die Delegierten der Freisinnig-demokratischen Partei und der Konservativen Partei nahmen bereits im Dezember 1897 Stellung.

Der Abstimmungskampf wurde leidenschaftlich geführt, fast kein Dorf, in dem nicht eine Versammlung stattfand. Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft hielten Reden für oder gegen die Vorlage. Cramer-Frey* und Weissenbach setzten sich unermüdlich für das Gesetz ein, während

Numa Droz, Feigenwinter (Basel) und Dürrenmatt (Berner Volkszeitung) mindestens so beredt dagegen kämpften.

Am meisten Aufsehen erregte die Schrift von Altbundesrat Droz, der früher der radikal-demokratischen Partei angehört hatte, nun aber die Verstaatlichung vehement bekämpfte. "Der Rückkauf der Eisenbahnen durch den Bund ist eine Lieblingsidee vieler Schweizerbürger. Es ist ein von ihnen schon lange gehegtes Ideal, die Morgenröte einer besseren Zeit für die Schweiz. Aber mit diesem Ideal des einfachen Bürgers mischen sich viele mehr oder weniger uninteressierte Beweggründe. Der Politiker sucht im Rückkauf eine Vermehrung seines Einflusses in der Stellung des Staates, dessen Führer er ist; seine Anhänger sehen dabei zahlreiche Stellen zu besetzen. Andere streben vor allem danach, sich der Gesellschaften zu entledigen; die einen - die Sozialisten - weil darin immerhin ein weiterer Schritt zur Realisation ihres Programmes liegt, welches das Privatkapital nicht anerkennt; die übrigen ganz einfach, weil sie aus vielen Gründen keine Freunde der Gesellschaften sind." (53) Er kritisierte vor allem die rechnerische Grundlage und prophezeihte eine grosse Schuldenwirtschaft, weil nicht nur keine Mittel für die Amortisation bleiben würden, sondern überdies notwendige Anschaffungen gemacht werden müssten. Er kam auf ganz andere Werte für Rückkauf und Betrieb und sah nur entweder die Erhöhung der Steuern oder unzulässige Einsparungen als Möglichkeiten. Er sah für die künftige Staatsbahn das Schicksal der Nationalbahn heraufsteigen und schlug vor, um sich die Handlungsfreiheit für die Zukunft zu bewahren, ein Nein in die Urne zu legen, denn ein Ja würde den Weg zurück aus einer Schuldenwirtschaft verunmöglichen. Aus patriotischer Verantwortung sollten die Werte der Schweiz - die gute Finanzlage - bewahrt werden. (54)

Diese Veröffentlichung wurde weniger mit guten Argumenten, wohl aber mit Verunglimpfungen von den Befürwortern des Rückkaufes bekämpft.

Auch Laveleye hielt sich in seiner Kritik an die Zahlen. Er warf dem Eisenbahndepartement vor, die Zahlen zum Zweck der Preisminderung so

tief zu halten, aber deswegen entsprächen sie nicht der Wirklichkeit. (55) Tallichet hielt den Rückkauf für ein schlechtes Geschäft. Er sei undemokratisch, gefährde die Alpenbahnen, und die Schweiz könne die finanziellen Verpflichtungen nicht erfüllen. Darum werde das Volk den Sprung ins Dunkle nicht tun. Er schlug eine "coopération cordiale entre la Confédération, les cantons et les compagnies" vor. (56) Ingenieur Barbey (Cannes) schlug vor, die fünf Hauptbahnen zu einer "Compagnie nationale des chemins de fer Suisses" zu vereinigen, womit die Verstaatlichung überflüssig werde. Die Vorteile des Staatsbahnsystems kämen auch so zum Tragen, die Summe von jährlich Fr. 300 000 könne gespart werden, und die Sympathie des Volkes gehöre wieder den Bahnen. Unter keinen Umständen aber sollen die Bahnen dem autokratischen Eisenbahndepartement und den Nationalisations-Fanatikern ausgeliefert werden. Zuversichtlich schloss er sein Schriftchen mit den Worten: "Le rachat est enterré, la fusion ressuscite et s'impose!" (57)

Ein Basileo Radikalinsky schrieb unter dem Titel "wie der Mutz um die Bahnen wirbt" ein "Wintermärchen aus der Bundesstadt". Die ganze bundesrätliche Vorlage und die Idee der Verstaatlichung wurde hier mit Versen kritisiert:

"Die Taxation! - Wie eilt die Zeit!
Et nos mutamur in ille,
Heut sind es "cinque cento Lir'
Und damals waren es "mille".

Was sagt der Bundesrat dazu?
Er sagt: passati tempi,
Die Basis ist geändert durch
Die Lex calculatoria Zempi.

...

Wird wohl das Volk trotz alledem
Den Sprung ins Dunkle wagen?
Bevor es weiss, wieviel überhaupt
Die Kosten des Feldzugs betragen?"
etc. (58)

Neue Gesichtspunkte traten in diesem Werk zwar nicht zu Tage, aber das entsprach ja wohl auch kaum der Absicht des Autors.

Redaktor Stettler versuchte den historischen Nachweis zu erbringen, dass die Bahnen zurückgekauft werden müssten. Sorgfältig zeigte er in dialektischer Manier, dass die Verstaatlichungsgegner die Machtkonzentration in der Hand des Bundes fürchteten, dieselbe Macht aber einzelnen Privatinteressen überlassen wollten. Der Beweis der Notwendigkeit eines Rückkaufs ergebe sich aus der Geschichte der Privatbahnen, die darin "ihr eigenes Gericht" gefunden hätten. Die Argumente für den Rückkauf wurden dann aber durch hohe Dividenden, ausländischen Einfluss und Spekulation geliefert. Zu revolutionären Erkenntnissen kam aus begreiflichen Gründen auch Stettler nicht. (59)

J. Steiger⁺ hob die intakten Seiten des Privatbahnsystems, Taxen, Löhne, Betrieb hervor, räumte ein, dass die schwachen Punkte Zugverbindungen, Fahrkartenwesen und Amortisation seien. Diese Schwachstellen könnten aber auch ohne Verstaatlichung behoben werden. Der Rückkauf sei nicht verfassungsmässig - Bundesrat Ruchonnet hatte 1878 das verfassungsmässige Recht, Subventionen an Eisenbahnen zu verleihen, bestritten - der Irrtum beruhe auf einer falschen Interpretation des Artikels 21 der Bundesverfassung von 1848. Dem Eisenbahnregal fehle die verfassungsmässige Grundlage, wie sie die Post, das Banknotenwesen eben haben. (60)

Die Interpretationen des Rechnungsgesetzes ständen mit den Konzessionen im Widerspruch, und die Kantone kämen in die vollständige Abhängigkeit Berns. Nebenbahnen und Dampfschiffgesellschaften könnten nicht mit Garantie mit einer Uebernahme durch den Bund rechnen. (61) Durch den Rückkauf werde den Kantonen ein Steuerkapital von mehr als 1 Milliarde Franken entzogen, aus der wirtschaftlichen sei eine rein politische Macht-Frage geworden. (62) Durch den staatssozialistischen Rückkauf liefere man die Schweiz dem ausländischen Kapital aus, und die Bundesbahnen würden ein Eldorado für Strebertum und Demagogie, die Annahme der Rückkaufsvorlage bedeute einen Sprung ins Dunkle. (63)

Falls die Vorlage verworfen werde, müsse eine Reform durchgeführt werden, die eine Zulassung von Ausländern in die Verwaltungsräte unterbinde, die Aufsicht und den Amortisationszwang verschärfe und nur noch Schweizer als Aktionäre von Eisenbahngesellschaften zulasse. Taxreformen und

Man sieht es kommen!



BEIDE: "So, nur recht viel Schaum machen, gut eingeseift, ist halb rasiert!"

ein Eisenbahnrat könnten auch unter privatwirtschaftlicher Aegide bei Vermeidung der grossen Schuldenlast Eisenbahnen schaffen, mit denen es sich leben liesse. (64)

Das wohl breiteste Diskussionsforum bildete die Presse. Noch 1852 standen die Kantone als Handelnde im Vordergrund, 1898 waren es nun die Parteien, die den Kampf führten. Es schien gar, als müsste eine Entscheidung zwischen bäuerlichen Föderalisten und industriellen Zentralisten gefällt werden; der Abstimmungskampf artete mitunter zur politischen Machtfrage aus. Die Föderalisten fürchteten die Schwächung ihres Systems, schoben aber die finanzielle Schwächung der Schweiz in den Vordergrund, während die Freisinnigen eine Stärkung der Wirtschaftskraft erhofften und mehr Zentralismus wünschten. In der Presse spielten aber wirtschaftliche Momente weniger eine Rolle, einzig in Kommissionssitzungen wurde diese Frage eingehend erörtert; bei der breiten Diskussion vor dem Volke erhoffte man sich mehr Erfolg mit den Argumenten wie Milliardenschuld einerseits und Tarifiereduktionen anderseits.

Die Gegnerschaft rekrutierte sich vor allem aus Kreisen der Hochfinanz und der Sonderbundskantone, aber keine Partei war geschlossen, zuviele divergierende Interessen spielten mit. Die konservativen Protestanten waren im Verein mit der bernischen Volkspartei gegen die Vorlage eingestellt, auch welsche Freisinnige, die um ihre Dividenden bangten, fand man im Lager der Rückkaufsgegner.

Cramer-Frey* schrieb in der Neuen Zürcher Zeitung viele Artikel zu Gunsten der Verstaatlichung. Im Vordergrund standen die Argumente der Betriebsvereinheitlichung und der Amortisation, die Standard-Argumente der befürwortenden Presse. J. Steiger[†] liess sich mit ihm durch die Broschüre "Milliardenschuld und Amortisation"(65) in eine rege Diskussion ein, in der Steiger[†] eine Schuldenlast von 1½ bis 2 Milliarden Franken prophezeihte.

Tabelle 22 Stellungnahme der Presse zur Rückkaufsvorlage 1898

ORGAN	KT.	POLITISCHE TENDENZ	AUFLAGE 1896	STELLUNGNAHME
Neue Zürcher Zeitung	ZH	freis.	10 500	pro
Zürcher Freitagszeitung	ZH	kons.	3 500	contra
Zürcher Post	ZH	demokr.	5 000	pro
Landbote	ZH	demokr.	7 800	pro
Grütlianer	ZH	soz.demokr.	14 000	pro
Der Sozialdemokrat	BE	soz.demokr.	-	pro
Arbeiterstimme	BE	soz.demokr.	3 500	pro
Der Bund	BE	freis.	7 000	pro
Berner Zeitung	BE	lib.rad.	-	pro
Berner Tagblatt	BE	lib.kons.	5 200	contra
Berner Volkszeitung	BE	kons.demokr.	1 700	contra
Schweiz. Handelscourier	BE	freis.	-	contra
Schweiz. Eisenbahnerztg	BE	neutral	2 500	pro
Vaterland	LU	k.kons.	8 000	contra
Luzerner Tagblatt	LU	freis.	10 800	pro
Schwyzer Zeitung	SZ	k.kons.	1 200	contra
Neue Glarner Zeitung	GL	lib.	2 500	pro
Glarner Nachrichten	GL	demokr.	5 000	pro
La Liberté	FR	k.kons.	3 000	contra
Confédéré	FR	rad.	750	pro
Solothurner Tagblatt	SO	freis.	4 200	pro
Basler Nachrichten	BS	freis.demokr.	-	pro
Nationalzeitung	BS	freis.demokr.	14 500	pro
Allg. Schweizerzeitung	BS	lib.kons.	5 500	contra
Basler Volksblatt	BS	k.kons.	3 000	contra
Vorwärts	BS	komm./soz.d.	-	pro
Tageblatt f.d.Kt. SH	SH	unabh.	3 500	pro
Appenzeller Volksfreund	AI	k.kons.	1 800	contra
St. Galler Tagblatt	SG	lib.	7 200	pro
St. Galler Stadtanzeiger	SG	demokr.	5 500	pro
Ostschweiz	SG	k.kons.	-	pro
Bündner Tagblatt	GR	föd.kons.	-	contra
Der freie Rätier	GR	freis.demokr.	5 000	pro
Aargauer Nachrichten	AG	freis.demokr.	-	pro
Aargauer Tagblatt	AG	freis.demokr.	-	pro
Die Botschaft	AG	k.kons.	-	pro/contra
Thurgauer Zeitung	TG	freis.	8 800	pro
Corriere del Ticino	TI	lib.kons.	-	pro
La Libertà	TI	k.kons.	200	contra
Il Doverè	TI	lib.	1 400	pro
Riforma	TI	lib.rad.	1 500	pro
Gazette de Lausanne	VD	lib.kons.	6 000	contra
La Revue	VD	demokr.	-	pro
Gazette du Valais	VS	k.kons.	1 450	contra
Journal de Genève	GE	lib.kons.	-	contra
Le Genevois	GE	rad. lib.	5 000	pro
Die Schweizerbahnen	BE	Finanz/Verkehr	-	contra

Tabelle 21 zeigt die Stellungnahme der Presse. Ganz anders als 1891 steht sie mehrheitlich für den Rückkauf ein. Neben der konservativen Presse gehören insbesondere das Berner und das Bündner Tagblatt, das Journal de Genève und die Allgemeine Schweizerzeitung zu den Verstaatlichungsgegnern.

Von besonderem Interesse dürften Haltung und Argumentation der ablehnenden Presse sein. Deshalb haben wir den Schwerpunkt auf deren Äusserungen gelegt:

Die katholisch-konservative Presse liess sich im wesentlichen von folgenden Argumenten leiten:

"Auch in unsern Augen ist die Eisenbahnverstaatlichung eine sehr wichtige wirtschaftliche Frage, gewiss, allein, sie ist gleichzeitig auch eine ebenso wichtige und tiefgreifende politische Frage. Wir können die für uns leitenden politischen Gesichtspunkte nicht besser und nicht treffender zum Ausdruck bringen, als indem wir die Worte wiedergeben, welche im Jahre 1883 der damalige Nationalrat Dr. Zemp darüber ausgesprochen hat: «Weil die Eisenbahnzentralisation der kürzeste Weg zum politischen Einheitsstaate (ist) ..., darum sind wir Gegner des Rückkaufes.» "In der Verstaatlichung könne man auch den Ausdruck und die Verwirklichung des Staatssozialismus-Gedankens finden, "den wir als schädlich und ungesund verpönen und bekämpfen. ... Wehren wir der drohenden Monopolwirtschaft, indem wir sie beim ... Eisenbahnwesen bekämpfen!" Des weiteren soll die Verstaatlichung bekämpft werden, weil die freiheitlichen und demokratischen Institutionen des Landes durch den monarchischen Eisenbahnapparat geschwächt werden könnten.(67)

Mit dieser Argumentation befand sich das "Vaterland" auf der Linie der Erörterungen des schweizerischen Parteitages der Konservativen vom 16. Dezember 1897 in Bern.(68) In der Westschweiz kam zur allgemeinen Diskussion auch noch die Erörterung der Simplonfrage. So bemächtigte sich die Freiburger Libérté stellvertretend für den Kanton Waadt auch dieses Argumentes: Bei Ausarbeitung des Rückkaufsgesetzes habe der Bundesrat in Uebereinstimmung mit den "Rückkaufspartisanen" besondere Anstrengungen unternommen, um die Westschweiz im allgemeinen und den

Kanton Waadt im besonderen zu beschwichtigen bezüglich der Simplonfrage. Der Rückkauf aber verhindere durch das Gesetz die Erstellung des Simplontunnels, weil nur Linien, die zur Zeit des Inkrafttretens des Gesetzes im Bauseien, zurückgekauft würden. So sei der Simplon bei beschlossenem Rückkauf der späteren Barmherzigkeit der Deutschschweizer preisgegeben, die mit ihrem Sinn fürs Praktische dann schon ihre Bedingungen zu stellen wüssten. (69) "Le saut dans l'inconnu," wurde entsprechend dem konservativen Tenor auch von der Libérté zu Bedenken gegeben. Das Schweizervolk wisse nämlich nicht genau, wieviel die Bahnen kosteten, immerhin könne man ihm versprechen, dass sie nicht weniger kosteten, auf jeden Fall aber 1 Milliarde. Ob sich der Preis um 300 Millionen höher stelle, könne erst nach Zustimmung (auf prozessualen Weg) ermittelt werden. Das Volk stecke also zuerst den Kopf in den Sand. Nachher werde man schauen, wieviele Hundertmillionen man auf seine Schultern laden könne. (70) Spornstreichs jage man das Volk in den Abgrund der Milliardenschuld. Die "Rachatisten" glaubten wohl, mit dem mörderischen Tempo und mit Peitschenhieben auf die widerstehenden Pferde habe das Volk keine Zeit, sich des Abgrundes bewusst zu werden. (71) Schliesslich wurde der Leserschaft auch noch vorge-rechnet, dass sich die Kosten der Bundesbahn auf 1,7 Milliarden Franken für die unmittelbare Zukunft stellen würden. Bis 1960 bezahle der Schweizer insgesamt 2,7 Milliarden für seine Bahnen. (72)

Tarifreduktionen, Amortisationsmöglichkeiten sowie eine Verbesserung des Verkehrs wurden von der Libérté in Abrede gestellt. Mit der 1200 Millionenschuld begeben sich die Schweiz in ausländische Abhängigkeit, was heissen würde, dass im Kriegsfall die Bahnen vom Ausland konfisziert würden, kurzum, das Vorhaben gefährde die politische Unabhängigkeit der Schweiz. Weiter führe es zur Schwächung ("destruction") der Kantone, errichte mit dem Heer von 35 000 Beamten einen Zentralismus, der die Bildung von wirtschaftlichen Ballungszentren fördere, und vernachlässige dabei die Sekundärbahnen. Durch die Aufnahme eines so kolossalen Anleihe schliesslich kämen die Bauern durch den Zinsauftrieb in arge finanzielle Nöte. (73) Die Tessiner konservative Zeitung Libertä übernahm dieselbe Argumentation. (74)

Die Gazette du Valais gab sich ganz und gar rückkaufsfeindlich. Vor allem befürchtete sie, dass der Bund den Simplon nicht ohne Bedingungen bauen werde. (75) In ihren prinzipiell politischen Ueberlegungen kam sie zur Erkenntnis, dass der Bund eigentlich den Gesellschaften gegenüber besser gestellt sei denn je, und dass er schon heute genügend gestärkt sei, um dekretieren zu können. Das finanzielle Risiko sei dazu gar nicht notwendig. Durch die Bundesbahnen würden die Kantone in ihrer Hoheit erheblich geschwächt, und während sich die Schweiz 1200 Millionen Franken Schulden aufbürde, was dem Wallis entsprechend einen Anteil von 40 Millionen beschere, verlöre der Kanton gleichzeitig durch Aufhebung der Aktien (die des künftigen Simplonunternehmens eingerechnet) jährlich eine Summe von 25 000 bis 40 000.- Franken Steuereinnahmen. (76) Mit ähnlichen Rechnungen operierte auch das Journal de Genève: "Jamais, depuis 1848, une somme aussi considérable d'intérêts politiques et économiques n'a été engagée sur le tapis vert de la politique..." (77) So stelle sich der Preis auf Fr. 1700.- pro Wähler, sodass das Ausland als Kreditgeber auftreten werde. Nach diesem zentralistischen Erfolg würde dann auch bald die Bundesbank folgen. "Le vrai but du rachat c'est l'affermissement de la prépotence du parti radical." (78)

In der Argumentation der folgenden Blätter zeigt sich, dass bestimmte Gruppierungen besonders umworben wurden:

Die Allgemeine Schweizerzeitung qualifizierte das Eisenbahndepartement als unzuverlässigen Rechner. Die Vermehrung des Bundeseinflusses auf die Bahnen sei auch ohne finanzielle Opfer möglich, abgesehen davon seien Handel und Gewerbe in der Staatsbahn-Organisation viel zu wenig vertreten. (79) Und das "Vaterland" druckte ein Flugblatt mit dem Aufruf an die Landwirte: "Bauersmann, halte Rat vor der Tat!" "Der Bund wird sogenannte Rententitel ausgeben zu $3\frac{1}{2}$ % verzinslich. Ist dann nicht grosse Gefahr vorhanden, dass eine Menge Gläubiger den Bauern die Pfandbriefe und Gülden künden und eidgenössische Rententitel dafür nehmen, in der Meinung, der Bund sei ein besserer und prompterer Zinser als der Bauer? Und wird damit der Hypothekarzinsfuss nicht wieder ins Steigen kommen?" (80)

Auch das Berner Tagblatt fürchtete eine Erhöhung des Zinsfusses, lehnte die Vorlage aber auch ab, weil die (bernischen) Nebenbahnen nicht zum Zuge kamen, was "besonders dem Lötschberg und dem Weissenstein den Todesstoss versetzen wird." (81)

Die Zürcherische Freitagszeitung bedauerte, dass nicht alle Bahnen zurückgekauft wurden, sie fand es geradezu unfair, dass nun Nebenbahnen, Simplon-, Splügen- und Lukmanierprojekt kaum noch Chancen hatten. Sie warnte vor der Streikgefahr des Angestelltenheeres und missgönnte den Bundesbahnen die Steuerfreiheit. (82)

Interessieren dürfte in diesem Zusammenhang eine Stellungnahme des Guyerschen Organs "die Schweizerbahnen", das sich bis zum 16. Februar einer Stellungnahme enthalten hatte. Im Vordergrund standen hier die Verfahrensfragen der Geldbeschaffung und ihre Auswirkungen. So stellte man fest, dass der Bund, um die "prinzipielle Geneigtheit" der Aktionäre zu erhalten, diese bei guter Laune halten müsse. So sollten die Aktionäre nichts überstürzen und geschlossen abwarten, weil zur Zeit jede Zersplitterung verderblich sei. Vor allem dürfe kein Keil zwischen Verwaltung und Aktionäre getrieben werden. Man werde eine Schutzvereinigung der Aktionäre ins Auge fassen. (83)

Die befürwortende Presse stellte die wirtschaftliche Zukunft, die Tariffrage und die Ueberfremdung durch das ausländische Kapital in den Vordergrund. So schrieb die Züricher Post: "Auf dem Spiele steht die wirtschaftliche Zukunft unseres Vaterlandes, die eine uns umgebende und erstarkende Völkerfamilie mehr und mehr streitig macht, wir kämpfen für die nationale Wohlfahrt unseres Landes als eines einigen und wirtschaftlichen Ganzen." Der internationale Hintergrund mahne für die bevorstehende Entscheidung zur Einheit und zum kraftvollen Auftreten. (84)

Ähnlich sozialdarwinistische Züge trug auch das Votum der "Ostschweiz": "Die modernen Völkerschlächten werden auf dem Boden der Wirtschaftspolitik geschlagen," (85) und der liberal-radikale "Genevois" meinte, dass es sich bei dieser nationalen Aufgabe um die Frage der Emanzipation der Schweiz handle. (86) Die Basler Nachrichten stellten den in-

ternationalen Wettstreit der Konkurrenzfähigkeit der Schweiz gegenüber, weshalb es notwendig sei, billige Eisenbahnen zu bauen anstelle von Dividendenzahlungen. (87) Der Confédéré wollte der Ueberfremdung durch ausländische Aktionäre ein Ende machen und dafür tiefere Taxen und in 60 Jahren schuldenfreie Bahnen sowie einen handlungsfähigen Staat schaffen. (88) Die Züricher Post stellte einen Zusammenhang zwischen Verstaatlichung und Zentralismusbestrebungen im Sinne der eifrigsten Anhänger in Abrede, es handle sich vielmehr um eine durch die wirtschaftliche Entwicklung des Jahrhunderts geschaffene Forderung. (89) Ruffy wies in seiner Rede vom 6. Februar in Lausanne darauf hin, dass das 20. Jahrhundert einen ökonomischen Wettkampf unter den Nationen bringen werde, in dem die Schweiz mangels Kolonien einen schweren Stand habe, weshalb die Entwicklung der Transportmittel für das Land mehr und mehr zu einer Lebensfrage werde. (90) Die sozialdemokratische Presse stellte die Spekulation um die Eisenbahnpapiere an den Pranger und argumentierte, dass die Schuldenlast durch die Misswirtschaft der Privatbahnen längst über die Tarife auf das Volk abgewälzt worden sei. (91) Die Arbeiterstimme bezeichnete den Rückkauf gar als eine "weltgeschichtliche Frage", als grösste Entscheidung der Schweiz seit 600 Jahren. Es gelte, das Königtum Guyer-Zellers niederzuringen. (92)

Ganz andere Gesichtspunkte hatte die Lausanner Revue: Hier standen die Vorteile des Rückkaufs für den Kanton Waadt an erster Stelle. Vor allem die zukünftige Kreisdirektion in Lausanne sollte dem Kanton Vorteile bringen, dann sei aber auch der Simplondurchstich in Artikel 49 des Gesetzes praktisch zugesichert. Die dezentralisierten Administrationen wirkten dem befürchteten Zentralismus entgegen. Die Reihe der Rückkaufsvorkämpfer mit dem radikalen Stämpfli, dem katholisch-konservativen Zemp und dem konservativ-liberalen Cramer-Frey bewiese, dass der Rückkauf nicht vom Sozialismus her initiiert worden sei. (93)

Der konservativ-föderalistische Verein bekämpfte die Vorlage entschieden. Er fürchtete eine Stärkung der freisinnigen Partei und bestritt den wirtschaftlichen und verkehrsmässigen Aspekt der Vorlage. Die Tessiner Freisinnigen (Corriere del Ticino) und Liberalen (Il Dovere) befürworteten

die Verstaatlichung: "Il popolo svizzero, il popolo ticinese sentiranno ... che l'indipendenza politica deve essere necessariamente coronata coll'indipendenza economica,... che sarà un nuovo vincolo di solidarietà tra i confederati; un nuovo elemento di forza per la Confederazione ...: Le ferrovie svizzere devono appartenere al popolo svizzero." (94)

Wichtigstes Ereignis im Vorfeld der Abstimmung war wohl die Rede von Bundesrat Zemp in Entlebuch. Er begründete seinen Sinneswandel in der Eisenbahnfrage seit 1891 wesentlich mit den Erfahrungen, die er in der Zwischenzeit habe sammeln können. Was die Milliardenschuld betreffe, so brauche man sich nicht zu ängstigen, was das Volk den Aktionären heute als Dividenden zahle, reiche voll aus zur Deckung der Zinsen. Es sei doch bedenklich, dass die Gotthardbahn sich fast vollständig in der Hand einer Wiener Familie befinde, es gälte hier, die Macht des Auslandes zu brechen. Die Vorteile der Bundesbahnen liegen in der Möglichkeit endlich zu amortisieren und in der besseren Berücksichtigung der einzelnen Landesgegenden. Eine innenpolitische Gefährdung der Schweiz durch den Rückkauf sei zu bestreiten, da die Kantone im Eisenbahnwesen schon lange nichts mehr zu sagen hätten, ihnen also auch nichts genommen werde. Die Absicht, den Ausländern die Bahnen zu entreissen sei nicht frevelhaft, sondern eine höchst eidgenössische Tat. Die Schweiz benötige für die Wirtschaftskämpfe des nächsten Jahrhunderts billige Bahnen. "Die Verstaatlichung der Eisenbahnen vollzieht sich jetzt überall, ...grosse Netze, kräftige, machtvollte Verwaltungen werden uns umgeben. Wenn wir nicht zur rechten Zeit handeln, nicht zur rechten Zeit vorsorgen, nicht zur rechten Zeit uns organisieren, uns nicht auf einen höheren Standpunkt stellen können, gehen wir sehr gefährvollen Zeiten entgegen..." (95)

Das Luzerner Tagblatt kommentierte die Rede als "niederschmetternde", "unanfechtbare" und "unfehlbare" Argumentation, die die "Gesinnungsgenossen" Zemps (gemeint die k.k. Partei des Kantons Luzern) in arge "Verlegenheit" bringe, ein Kommentar, der die Allgemeine Schweizerzeitung zu einer Glosse reizte, in der sie dem Bundesrat die Eleganz anlobte,

mit der er die Grundfrage, die Verfassungsfrage, so glänzend von der Behandlung verbannt habe. "Die Geschichte Ihrer Bekehrung, ... der stürmische Beifall Ihrer nunmehrigen Gesinnungsgenossen mag Ihnen eine Ahnung geben von der bekannten Freude im Himmel. ... Ihr Glaube ... ist jetzt so fest, dass man damit Berge versetzen kann, nicht nur Bahnen. Dieser Glaube ist felsenfest auch betreffend die Milliardenschuld." Man griff in der Zeitung auch die Andeutung auf, dass das Eisenbahndepartement Angebote in der Höhe von 340 Millionen Franken (dies entsprach der Summe der zu übernehmenden Aktienpapiere) und mehr bekommen habe. Dies heisse, dass eben doch mit dem Ausland über die Geldbeschaffung verhandelt worden sei, dass man also doch freihändig zurückkaufen wolle. Damit müsste nun den Gesellschaften bezahlt werden, was sie forderten, wodurch die Argumente von Amortisation und billigeren Taxen zu hohlen Phrasen würden. (96)

Vielenorts wurde die Rede gut aufgenommen, verschiedene befürwortende Presseorgane druckten sie ungekürzt ab.

Vergleicht man die Argumentation der Gegner und Befürworter, so stellt man fest, dass fast jedes Argument auf der einen Seite ein ebenso überzeugendes Pendant auf der andern Seite hatte:

So wurde der Bewahrung der finanziellen Unabhängigkeit (Gegner) das Argument der politischen Unabhängigkeit (Befürworter) entgegengehalten. Dem Landesruin (contra) wurde die erstarkende Wirtschaftskraft (pro), dem Aufkommen des Staatssozialismus die Ueberfremdung durch die ausländischen Aktionäre, der Milliardenschuld die Amortisationsmöglichkeiten, den Einheits- und Zentralismusbestrebungen die Schaffung der Eisenbahnkreise gegenübergestellt. Kurz, jedes Argument traf irgendwo auf ein Gegenargument, doch kann im grossen und ganzen gesagt werden, dass die verwerfende Partei eher mit politischen Argumenten kämpfte, während die Befürworter mehr volkswirtschaftliche Argumente vorbrachten.

Die Spannung war aufs höchste gestiegen, als am 20. Februar 1898 die Volksabstimmung mit einer noch kaum gesehenen Stimmbeteiligung (78 %), der höchsten nach der Abstimmung über die Totalrevision 1872/1874 des letzten Jahrhunderts, abgehalten wurde. (97) Mit 368 634 Ja (entspricht

68 %) gegen 182 718 Nein (entspricht 32%) wurde das Gesetz angenommen. Das Ständemehr betrug 17 zu 8.

Für die einzelnen Kantone wurden folgende Resultate ermittelt:

Tab.23 Resultate der Volksabstimmung (Eisenbahnrückkauf) vom 20.2. 1898

KANTONE	ANNEHMENDE	VERWERFENDE	STIMMBETEILIGUNG
Zürich	69 859	13 893	87,5 %
Bern	74 287	20 019	74,9 %
Luzern	14 799	12 351	77,7 %
Uri	1 130	2 906	89,8 %
Schwyz	3 204	5 331	63,7 %
Obwalden	941	2 016	75,7 %
Nidwalden	1 160	1 159	75,5 %
Glarus	5 384	699	73,0 %
Zug	2 557	1 593	65,4 %
Freiburg	6 785	17 560	80,4 %
Solothurn	12 976	4 173	76,0 %
Basel-Stadt	9 498	3 364	78,0 %
Basel-Land	8 972	1 317	75,2 %
Schaffhausen	5 012	2 427	90,0 %
Appenzell A-Rh.	8 646	1 294	79,3 %
Appenzell I-Rh.	813	1 705	83,7 %
St. Gallen	38 091	7 736	85,8 %
Graubünden	11 123	7 979	81,8 %
Aargau	33 759	7 261	90,8 %
Thurgau	18 588	2 179	83,3 %
Tessin	11 909	6 970	49,3 %
Vaud	25 915	22 955	72,7 %
Valais	5 150	17 737	80,8 %
Neuchâtel	9 473	9 856	68,6 %
Genève	6 603	8 238	66,8 %
S C H W E I Z	386 634	182 718	77,6 %

(98)

Ueberraschend waren vor allem die Resultate der Kantone Waadt und Nidwalden. Allgemeine Verwunderung herrschte über die grosse Zahl der annehmenden Stimmen; hatte man mit 25 - 80 000 mehr Ja-Stimmen als Nein gerechnet, so waren es nun 200 000. Die überwältigende Zustimmung wurde auch dahingehend interpretiert, dass der Bauernstand den Ausschlag gegeben hätte, dass die Annahme nicht zuletzt dank der genossenschaftlichen Erfahrung und der geschulten ökonomischen Denkweise der Bauern zustande gekommen sei. (99) Grosse Freude herrschte im Lager der Freisinnigen; so schrieb die Neue Zürcher Zeitung: "Es war ein grosser, gewaltiger Zug in der gestrigen Abstimmung, historischer Stil, der jedem aufrichtigen Gegner imponieren und die eigene Niederlage erträglich machen muss. Die Bahnen werden Staatsbahnen sein." (100) Die demokratische Züricher Post: "Und ein Urteil war's, ein mitleidloses, unbarmherziges über die Privatwirtschaft, die Privilegierung des Grosskapitals, die Ausbeutung der Privatmonopole. Mit Erstaunen, vielleicht mit heimlichem Neid wird das Ausland auf dieses gewaltige Volkswort hören." (101)

Die katholisch konservative Botschaft (Klingnau), die mitunter einen rückkaufsfreundlichen Kurs gesteuert hatte, bezeichnete den 20. Februar 1898 als wichtigen Markstein der Schweizergeschichte, und hoffte, dass auch die Neinsager, die in guten Treuen gehandelt haben, bald zu einer positiven Ueberzeugung kämen. (102) Le Genevois sah die Sache genereller: "C'est l'écrasement des adversaires de l'idée nationale et du progrès économique", und: "La démocratie a montré une fois de plus sa vitalité intellectuelle et morale." (103) Dem hielt der (ablehnende) Journal de Genève (Demokr.) entgegen, dass aus der Abstimmung die Lehre zu ziehen sei, dass die grosse Masse der Bürger urteilslos und unvernünftig als Herde hinter Hammeln herlaufe zum Schmerz der wenigen Aufgeklärten und Gebildeten. (104) Der 20. Februar 1898 war ein schwarzer Tag, der das Gefühl einer schweren Besorgnis für die Zukunft erweckt, weil man kaum mit diesem Ausgang gerechnet hat, kommentierte das Blatt weiter. (105)

Die Nationalzeitung glaubte, dass der Entscheid des Volkes "aus grossen, weitschauenden Gesichtspunkten geflossen" sei. (106)

Die Arbeiterstimme, die den 20. Februar vor der Abstimmung zu ihrem Ehrentag erklärt hatte, sah die "kulturgeschichtliche Bedeutung" nicht in der Tatsache, dass die Bahnen verstaatlicht wurden, "sondern dass sie von einem freien Volk in einem Akt souveräner Willensäusserung nationalisiert wurden, das ist neu, gross und wichtig." (107) Der Grütlianer feierte die Uebergabe von 1000 Millionen, die der Privatwirtschaft entzogen wurden: "Welch ein leuchtendes Bild von Selbstvertrauen des ganzen Volkes... Das ist kein Sieg einer Partei, sondern der Triumph des Volkswillens. ... Unsere Idee, die namentlich der Grütliverein seit einem Menschenalter unablässig in die Massen getragen hat, ist endlich in prächtiger Ernte aufgegangen. ... Ehrend gedenken wir heute ... eines Jakob Stämpfli ..." (108) Der Basler Vorwärts, Organ der Basler Kommunisten, wollte den grossartigen Entscheid nicht einseitig politisch ausgeschlachtet wissen, aber schrieb dennoch: "Tausende haben gestern bewusst, aber tausende mehr oder minder unbewusst in einer hochwichtigen Frage gegen den Kapitalismus und für den Sozialismus entschieden." (109)

Die "Ostschweiz", katholisch-konservativ, aber verstaatlichungsfreudlich gesinnt, sah im Resultat einen Wegweiser für die nächstliegenden Wege der eidgenössischen Politik: "Es ordnet in gewissem Sinne die eidgenössische Traktandenliste. Es hat in dieser Beziehung die Bundesbankvorlage in den Vordergrund gestellt; denn wir brauchen sie jetzt als stärkstes Hilfsmittel für die Finanzierung der Verstaatlichung." Trotzdem aber sollte man das Volk zuerst verschnaufen lassen. (110) - Was also vor allem westschweizerische Föderalisten als gefährliches Präjudiz ansahen und die Vorlage auch darum verwarfen, wurde andersorts als Signal zu weiteren zentralistischen Bestrebungen aufgefasst. -

Die "Ostschweiz" musste sich notgedrungen auch mit dem Stimmverhalten der Konservativen, aus deren Lager sie einmal mehr ausgeschert war, befassen: "Die Frage muss gestellt werden: Wie dann, wenn die konservativen St. Galler, Aargauer, Thurgauer, Glarner u.s.f. nicht von Anfang an stark und fest zur Sache des Rückkaufs gestanden wären? Das Resultat zeigt, dass der Rückkauf trotzdem angenommen worden wäre, so

gut, wie er auch angenommen worden wäre, wenn die Sozialdemokraten dagegen frondierte hätten. Dann aber wäre der Rückkauf im Zeichen der Gegnerschaft gegen den Katholizismus gekommen, die gegenwärtige Bundespolitik wäre in katholikenfeindliche Bahnen gedrängt worden, und glaube man auch, wenn der Rückkauf im Zeichen des Kampfes gegen die Jesuiten proklamiert worden wäre, die protestantischen Kantone der Westschweiz würden mit erdrückender Mehrheit ja gesagt haben. Die katholisch-konservativen Rückkaufsfreunde dürfen die Beruhigung hegen, mit ihrer Haltung nicht nur Land und Volk einen Dienst geleistet zu haben, sondern vielleicht einen ebenso grossen der Sache der Katholiken in der Schweiz." Allerdings müsse die konservative Gesamtpolitik in eidgenössischen Dingen wieder zielbewusster werden. (111)

Aus diesem Artikel geht nur allzudeutlich hervor, wie diese Partei in dieser Zeit ihren Weg suchte, ein Thema, das für eine Bearbeitung recht interessant sein dürfte.

Die Presse, die die NEIN - Parole herausgegeben hatte, trug die Sache mit Fassung, allenthalben war man erleichtert, dass der Entscheid nicht von einer Partei zu ihren Gunsten umgemünzt werden konnte, da ein ansehnliches Kontingent der Konservativen sich für den Rückkauf ausgesprochen hatte.

"Für uns Gegner des Rückkaufs bleibt nichts anderes übrig, als dem Verdikte uns zu fügen. Und ist es einmal zu einer annehmenden Mehrheit gekommen, so mag ja für alle eine Beruhigung darin liegen, dass die Mehrheit gleich eine so entschiedene, wuchtige geworden," schrieb das "Vaterland" und interpretierte, dass vorab in den Städten der staatssozialistische Gedanke mächtig Boden gewonnen habe. (112) Die Gazette du Valais fragte, was die Leute ins Lager der Rückkaufs-Partisanen wechseln liess. "Ce sont les idées étatistes, légèrement teintées de socialisme, en vogue dans la Suisse allemande, qui l'ont emporté dimanche, ...l'influence du puissant empire germanique. ... Ces tendances peuvent mener tout doucement une nation à l'absolutisme et au césarisme sans qu'elle s'en doute. Le fruit mûr tombe ensuite de lui-même." (113)

Der Appenzeller Volksfreund sah hinter dem Entscheid keineswegs den grossen Staatsgedanken (114), und die Libérté bezeichnete gar den Antisemitismus als den Sieger des Sonntags. (115) Die Schwyzer Zeitung und das Basler Volksblatt (kk) befassten sich auch nach der Abstimmung mit der Finanzierungsfrage: "Der Sprung ins Dunkle wurde vom Schweizervolk gewagt", vernahm man aus Schwyz (116) und die Basler meinten, das Schweizervolk habe sich ziemlich leichts Herzens die Milliardenschuld auf den Buckel geladen. Im grossen und ganzen habe es sich schon um eine wirtschaftliche Frage gehandelt, aber für die Katholiken war es eben eine eminent politische Frage. (117)

Die Gazette de Lausanne sah schwarz. Mit dem 20. Februar 1898 habe man dem Bundesrat so ziemlich alles ausgeliefert. So werde er die vor einem Jahr verworfene Bundesbank auch wieder verlangen, weil sie nun für den Bund eine Notwendigkeit sei. Die Machtzunahme der Zentralgewalt rufe dann aber bald nach Korrekturen, sodass das Postulat einer direkten Bundesratswahl bald einmal zur Debatte stehen würde. Die wahren Sieger des 20. Februars seien die Sozialisten. (118)

Die Libertä sah das Unheil eher im fortschreitenden Zentralismus und im aufkommenden Sozialismus, der vor allem in der Deutschschweiz recht stark sei. Neben diesen grundsätzlichen Umwälzungen, die sich zur Zeit vollzögen, sei die Idee der Verstaatlichung natürlich populär gewesen. (119)

Das Berner Tagblatt billigte der Opposition das Verdienst zu, dem Volke überhaupt ermöglicht zu haben, sich über das Problem auszusprechen. Sie sei mit Ehren unterlegen. Das Schweizervolk habe nun die Verantwortung übernommen und werde sie auch tragen. "Die Idee von der Staatsallmacht hat einen neuen, einschneidenden Sieg davongetragen. Die Sozialisten werden den Tag in ihrem Kalender rot anstreichen."

Sie hätten den Sieg miterfochten, aber ohne sich sonderlich anzustrengen. (120) Die Freitagszeitung beklagte sich über die sonderliche Abstimmungslogik, indem man dem Volk verkündet habe, es brauche bloss JA auf den Stimmzettel zu schreiben und dann gehöre ihm die Milliarde auch schon.

Die Allgemeine Schweizerzeitung glaubte, der Hauptgrund für die grosse

Majorität der Annehmenden liege in der tiefen Verstimmung des Volkes über unsere Bahngesellschaften. Die Zeitung war erleichtert, dass die Sache auf dem zurückgelegten Weg ablief, denn ohne Referendum hätte das Volk den Sprung ins Dunkle gewagt, obwohl es nur einseitig informiert gewesen wäre. (122)

"Die Schweizer Bahnen" sahen in der Verstaatlichung an sich nichts Beglückendes, denn es komme nun darauf an, wie der Staat seine Aufgabe auf diesem Gebiete löse. "In Tat und Wahrheit ist der Unterschied zwischen Staatsbahnsystem und dem Privatbahnsystem, wie es sich bei uns ausbildete, bei weitem nicht so tiefgreifend, als die rückkaufsfreundliche Presse dem Volke glauben machte." (123)

11. Zusammenfassung:

Strukturen der Diskussion um den Rückkauf

Aus der Abhandlung geht hervor, dass das Problem der Diskussion um den Rückkauf sich nicht auf die Formel Privatwirtschaft oder Staatswirtschaft bringen lässt. Vielmehr spielen auch regionale contra gesamtschweizerische Interessen in den Konflikt hinein. Der Unterschied zwischen dem Staatsbahn- und dem Privatbahnsystem liegt denn auch nicht in der Organisation und in den Grundlagen des Betriebes allein, sondern im Grade der Betonung der allgemeinen Interessen. Das heisst, dass eine Befürwortung der Bundesbahn weitgehend die Ablehnung praktikalärer wirtschaftlicher Interessen mit sich brachte. Der Bundesstaat von 1848 hatte die Voraussetzungen für Bau und Betrieb der Eisenbahnen geschaffen. Der Staatsbahngedanke ist so alt wie der Eisenbahngedanke, und dass 1852 die Entscheidung zu Gunsten des Privatbahnsystems ausfiel, muss mit der Auffassung des Begriffs "Staat" im Jahre 1852 erklärt werden. Zweifellos widersprach der Zeitgeist damals einer zentralisierten Bundesbahn energisch. Dem Bundesbahngedanken stand die Bedeutung der Kantone als uraltes und in sich abgeschlossenes Wirtschaftsgebiet gegenüber. Ausserdem wollte man dem jungen Bund die finanzielle Last und das grosse Risiko nicht auferlegen. Die Ideen zum schweizerischen Eisenbahnbau entsprangen vor allem handelspolitischen Ueberlegungen, und da hatte sich der Staat möglichst wenig einzumischen oder gar als Transportunternehmer aufzutreten. Während sich die Privatbahnen prächtig entwickeln konnten, mussten die Kantone ihre Ohnmacht den starken Gesellschaften gegenüber bald einsehen. Gewinnmaximierung und Volkswohlfahrt waren zwei Tendenzen, die sich nur schwer vereinigen liessen. Bereits 1862 wurde die Furcht vor dem Zentralismus, der im Gefolge einer Verstaatlichung eintreten könnte, als Argument gegen eventuelle Rückkaufsbestrebungen in die Diskussion gebracht. Es waren wiederum die Kantone, die Ende der sechziger Jahre in einer Phase des wirtschaftlichen Aufschwungs dem erlahmenden Pioniergeist der Eisenbahngesellschaften durch Subventionierung von Bahnlinien neuen Auftrieb verschafften. Die Vorschläge, wie ein Rückkauf durchzuführen wäre, vermochten kaum am System zu rütteln.

Die Reaktion auf Bundespräsident Stämpflis Broschüre hatte den Widerstand gegen eine Systemänderung allzu deutlich markiert. Während dieser Diskussion wurden grundsätzliche Positionen bezogen, so dass das Privatbahnunternehmertum für ein Jahrzehnt mit Stabilität rechnen konnte, was sich auf die Entwicklung des Eisenbahnwesens vorerst positiv auswirkte. Während der Eisenbahnkrise erlitten nicht durchwegs die Privatbahnen, wohl aber das Privatbahn s y s t e m einen Zusammenbruch. In der Volksstimmung ist deutlich eine Tendenzwende festzustellen. Auch der Bund änderte seine Politik während der siebziger Jahre, der stärkere Zugriff fand seinen Ausdruck in der Gesetzgebung. Nach missglückten Anfängen wurde nun ein Vorgehen "nach Massgabe der allgemeinen Lage" gewählt, ein Schritt-für-Schritt Eindringen in die Gesellschaften. Die stetige Unsicherheit, die durch das Penetrations-system und die beinahe endlose Diskussion hervorgebracht wurde, veranlasste die Unternehmer, nur noch mittelfristige Ziele zu verfolgen, ein Anreiz für grosse Investitionen war kaum noch vorhanden. Die Diskussion hatte mindestens auf dieser Seite auch hemmende Auswirkungen. Auch im terminologischen Bereich lässt sich eine Verschiebung feststellen: Nach der Eisenbahnkrise nimmt der Begriff "Verstaatlichung" gegenüber dem Begriff "Rückkauf" zunehmend mehr Platz ein. Dies kann als Hinweis gelten, dass der Bund in eine so starke Position aufgerückt war, dass er durch Beschluss des Parlamentes (in dem die wirtschaftlichen Interessen von Gruppen durchaus ihre Berücksichtigung finden konnten) einseitig dekretieren konnte. Andererseits hängt die Wandlung mit dem aufkommenden Staatssozialismus zusammen, der sich die "Verstaatlichung" zum Ziel gesetzt hatte.

Worin lag nun aber der Sinn der Diskussion um den Rückkauf, wenn schliesslich doch ein System gewählt wurde, das bereits in den Anfängen der schweizerischen Eisenbahngeschichte vorgeschlagen worden war (S. Kap. 1.2.)? Hier muss vorab die Funktion der Abklärung der öffentlichen Meinung genannt werden. Sodann gingen wesentliche Anregungen aus der Diskussion hervor, wie Rückkauf auf Grund freier Verständigung, die Unterscheidung zwischen Veränderung der Rechtsform und Herstellung des finanziellen Gleichgewichts, Rückzahlung durch Rentenzahlung, weiter der Gedanke, dass durch Zusammenlegung der Netze die unrentablen Linien mit den Einnahmen auf den gut fre-

quentierten Strecken finanziert werden können, schliesslich wurden alle möglichen Verfahren zur Berechnung des Realwertes der Eisenbahnen vorgestellt. Die Eisenbahninteressen der Öffentlichkeit blieben ständig im Bewusstsein der Zeitgenossen, vor allem auch deshalb, weil sich die Diskussion wesentlich um die Art der Beteiligung der Öffentlichkeit und um ihre Nutzung der Eisenbahnen drehte.

Welche Maximen haben die Eisenbahnfrage und das Vorgehen des Bundes gesteuert, militärische, wirtschaftliche oder vornehmlich politische Gründe?

Hätte das militärische Argument den Ausschlag gegeben, so hätte die Gotthardbahn als erste zurückgekauft werden müssen, weil sie im europäischen Verkehr das grösste strategische Gewicht hatte. Statt dessen versuchte der Bund in der N.O.B. finanzielle Beteiligung zu erringen. An der S.C.B. wurde schliesslich versucht, das Penetrationssystem vom Souverän sanktionieren zu lassen. Warum gerade N.O.B. und S.C.B.? Die N.O.B. wies beste Betriebserträge auf und die S.C.B. war eine der bestgestellten Gesellschaften in der Schweiz. Der Bund hatte also Interesse an rentablen Bahnen, d.h. die ökonomischen Interessen standen doch eindeutig im Vordergrund. Daneben mögen auch geographisch-verkehrspolitische Gründe den Entscheid beeinflusst haben: Beide Linien waren Hauptadern des schweizerischen Verkehrs. Die ökonomische These lässt sich weiter stützen durch die Politik des Bundes gegenüber der Jura-Simplon-Bahn. Dem Bund war die ganze Gesellschaft angeboten worden, er schlug das Angebot aber aus. (S. Kap. 5.3.)

Der Ausgang der Volksabstimmung von 1891 kann folgendermassen interpretiert werden: Die S.C.B.-Kantone nahmen den Bundesbeschluss an, alle übrigen verworfen. Galt in der Eidgenossenschaft 1891 immer noch, was die NZZ 1852 zum Etappenplan der Mehrheitskommission geschrieben hatte: "Die späteren wünschen den ersten Glück, haben aber kein Geld, wenn sie für dieselben zahlen oder für ein Anleihen stimmen sollen?" (S. Kap. 1, Anm. 25.) 1891 vertrat jede Eisenbahngesellschaft eine Region: Die S.C.B. die Nordschweiz und das Mittelland zwischen Aarau und Bern, die N.O.B. die Nordostschweiz, die V.S.B. das Gebiet des Kantons St. Gallen und die Interessen Graubündens und

die Jura-Simplon-Bahn die Westschweiz und den Kanton Bern. Es hatte auch eine Verschiebung der Argumentation stattgefunden. 1852 waren für den Ausgang der Entscheidung vorab finanzielle Erwägungen ausschlaggebend gewesen, 1891 hatte aber die konservativ-föderalistische Tendenz einen ganz entscheidenden Einfluss, wobei natürlich auch die Finanzfrage ihre Rolle spielte.

Der Einfluss der Presse auf den Ausgang der Entscheidung von 1891 kann bloss abgeschätzt werden. Für den Kanton Zürich ergibt eine quantitative Analyse der Presse-Parolen und des Stimmverhaltens an der Volksabstimmung, dass beide Grössen nicht korrespondieren. Auch gesamtschweizerisch bietet sich ein ähnliches Bild: Die Gesamtauflage (die Auflagezahlen gelten für 1895) der befürwortenden Presse betrug ca. 80 000 Expl. und ca. 80 000 bis 90 000 der ablehnenden Presse. Wir können den Ausgang der Volksabstimmung unter dem speziellen Aspekt, dass die Presse Faktor im Meinungsbildungsprozess ist, dahingehend beurteilen, dass die ablehnende Presse wirksamere Argumente ins Feld führen konnte, während sich die ankaufsfreundliche Presse eher lustlos für die Vorlage einsetzte, was zweifelso durch unsere Darstellung der Pressestimmen erhärtet wird.

Nach 1891 bemächtigten sich mehr und mehr die Parteien der Sache. Was 1852 die Kantone gewesen waren, das waren in den 90er Jahren bezüglich der Eisenbahnfrage die Parteien. Mit dem aufkommenden Staatssozialismus wurde die Bundesbahn zunehmend zu einer Lieblingsidee der Schweizer. In der Westschweiz konnte eine Abneigung allerdings nie ganz überwunden werden, der wirtschaftliche Liberalismus wurzelte dort viel tiefer als östlich der Saane. Der Kanton Waadt wurde dann schliesslich mit dem Versprechen auf den Simplondurchstich gewonnen.

Der Sinneswandel zu Gunsten der Staatsbahn wurde vor allem durch die Politik der Privatgesellschaften kräftig gefördert: Der ausländische Einfluss auf die Bahnen stand da nicht einmal im Vordergrund, obwohl die Besitzverhältnisse vom nationalen Standpunkt aus eine unerfreuliche Perspektive eröffneten, das Volk wurde vielmehr durch die Vorgänge innerhalb der N.O.B. erregt:

1894 war es Guyer-Zeller, der durch sein eigenmächtiges Vorgehen in der N.O.B. das Stimmrechtsgesetz heraufbeschwor, 1897 war es die unnachgiebige Haltung der N.O.B.-Direktion, die viele Leute in die Reihen der Staatsbahnfreunde trieb (obwohl bei der Staatsbahn eine Konfliktlösung durch den Bundesrat natürlich nicht mehr möglich war).

Einen Beitrag mag auch der Stand der Verstaatlichung in den europäischen Ländern geleistet haben, obwohl man in der Presse wenig darüber erfahren konnte: So waren in Preussen (1892), in Sachsen und Bayern (1894) 95% des Eisenbahnwesens verstaatlicht. In Oesterreich waren die Bahnen 1898 grösstenteils in Staatsbesitz. In Belgien waren (1892) 69%, in Russland (1895) 54% und in Schweden (1894) 35% des Eisenbahnwesens in Staatsbesitz. England und Spanien hatten ausschliesslich Privatbahnen, während in Portugal nur die unbedeutenden und unrentablen Linien vom Staat erstellt und betrieben wurden. Italien und Frankreich hatten gemischte Systeme: Der Staat hatte den Bau besorgt oder den Unterbau erworben, den Betrieb überliess man aber Privatgesellschaften. In Italien wurde eine gegenseitige Kündigung (alle 20 Jahre) vereinbart, während Frankreich dem Staat das Heimfallsrecht (um 1950 herum) eingeräumt hatte.

Der Kampf gegen die Verstaatlichung in der Schweiz wurde von einer kleinen Minderheit, die sich der Aussichtslosigkeit des Unternehmens weitgehend bewusst war, geführt: Konservative und liberale Anti-Etatisten ermöglichten schliesslich einen Referendums-Abstimmungskampf, wie ihn die Schweiz zuvor nie gesehen hatte.

Träger der Diskussion war eindeutig die Presse, Sprecher die Parteien und Parteiungen.

In der Agitation pro und contra ging es 1898 weniger um Grundsätze, vielmehr um praktische Rücksichten.

Der Konflikt der Gegensätzlichkeit brach in keiner Partei so stark auf wie in der katholisch-konservativen Partei.

Ausgerechnet ein Konservativer konnte dann das zentralistische Projekt der Eisenbahnverstaatlichung durchführen: so wie Zemp innerhalb der Partei die Gegensätze milderte, so waren 1898 in der Eisenbahnfrage auch in der

Schweiz die Gegensätze gemildert. Mit der Eisenbahnverstaatlichung war die Aufhebung der Gegensätze, die 50 Jahre lang die eidgenössische Politik beherrscht hatten, gelungen. Die alte und die neue Zeit begegnen sich 1898.

Zusammenfassend lässt sich in bezug auf die Diskussion um den Rückkauf sagen, dass sie in den Argumentations-Schwerpunkten der wirtschaftlichen Entwicklung und aktuellen Situation des Eisenbahnwesens folgte. Das Fazit der Untersuchung kann folgendermassen ausgedrückt werden:
In dem Masse wie der kommerzielle Wert der Eisenbahnen in der Schweiz stieg, verschob sich die Argumentation und die damit zusammenhängenden Fragen von rein finanziellen Gesichtspunkten zu mehr wirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Erörterungen.

Anmerkungen

Einleitung

- (1) Ritter Gerhard, Wissenschaftliche Historie, "Jahreshefte 1957/58", S. 12
- (2) Pross Harry, Publizistik, Thesen zu einem Grundlagenkolloquium, S. 54.
- (3) Schoeps Hans-Joachim, Was ist und will die Geistesgeschichte, S. 75.
- (4) Kopperschmidt Joseph, Rhetorik. Eine Einführung in die Theorie der persuasiven Kommunikation, S. 126 ff.

1. Kapitel

- (1) Erzähler 1837, Nr. 83, 1838, Nr. 75f.
- (2) Eckenstein, Die Eisenbahn, S. 34 ff.
Notar Schmidt im Grossen Rat: "Uebrigens wäre es im Interesse des Staates gewesen, die Bahnen auf eigene Kosten zu unternehmen; denn er würde dabei besser bestanden sein als bei Privatentrepreneurs, weil er das Geld zu 3½ % erhalten und sogleich hätte 1% nützen können. In 30 Jahren wäre die Bahn sonach sein ausschliessliches Eigentum geworden, während es nach jetziger Berechnung 160 Jahre dauert." (ebd.)
- (3) Brugger, Zürcherische Eisenbahnpolitik, S. 34 ff,
Verhandlungen des Grossen Rates des Kantons Zürich vom 26. Juni 1845, S. 102 ff, anlässlich der Konzessionerteilung.
- (4) Berset, Projet d'un réseau fédéral, Manuskript im Bundesarchiv Bern.
- (5) Abschiede der eidgenössischen Tagsatzung, 1845, S. 235 f.
- (6) Auf Antrag Berns, Abschiede der eidg. Tagsatzung, 1846, S. 407 (31. Juli 1846).
- (7) Gubler Ferd., Die Anfänge der schweiz. Eisenbahnpolitik, S. 21 ff.
Dierauer, Geschichte der schweiz. Eidgenossenschaft, Bd. 6, S. 145 ff.
- (8) Eröffnungsrede von Bürgermeister v. Muralto an der 4. Generalversammlung der Basel-Zürcher- Eisenbahngesellschaft, Protokoll vom 5. Dez. 1841.
- (9) Abschied 1847, IV, Beilage Litt. D, S. 6, 54 ff, 164 f, Beleuchten-
der Bericht über den Entwurf der Eidgenössischen Bundesverfassung
des Regierungsrates des Kantons Zürich, Zürich 1848, S. 5.
Fleiner, Schweiz. Bundesstaatsrecht, S. 465.
- (10) BB1. 1849, Bd. III, S. 149 ff, NZZ 1849, Nr. 321, Beilage.
- (11) BB1. 1851, Bd. I, S. 347.
- (12) BB1. 1850, Bd. III, S. 429 ff.
- (13) Dierauer, Geschichte der schweiz. Eidgenossenschaft, Bd. 6, S. 170.
- (14) BB1. 1850, Bd. III S. 579 ff.
- (15) ebd. S. 693 ff.
- (16) Ziegler J.M., Betrachtungen über den projektierten Eisenbahnbau und
den Einfluss der Schienenwege auf die Bevölkerung der Schweiz, Zürich
1851.
- (17) ebd., S. 33 ff.

- (18) BB1. 1850, Bd. III, S. 582.
- (19) BB1. 1850, Bd. I, S. 54 ff,
Gubler Ferd., Anfänge, S. 296 f.
- (20) BB1. 1851, Bd. I, S. 347 und 363.
- (21) Gubler Ferd., Anfänge, S. 312 und 318.
- (22) Handels- und Gewerbezeitung, 1852, Nr. 7, 14. Februar.
- (23) s. Anhang, Biographien der Parlamentarier.
- (24) BB1. 1852, Bd. II, S. 1 ff, 157 ff, 285 ff.
- (25) Gubler Ferd., Anfänge, S. 315 ff.
- Die Neue Zürcher Zeitung:
"Die späteren wünschen den ersten Glück, haben aber kein Geld,
wenn sie für dieselben zahlen oder für ein Anleihen stimmen sol-
len." (Jhg. 1852, Nr. 76 und 79, 16./19. März.)
- (26) Auf der Basis der Expertenberichte von Geigy und Ziegler, die
eine gemeinsame Verwaltung von Bund und Kantonen vorsahen, wurde
bei einem (optimistisch angesetzten; der Verf.) Zinssatz von $3\frac{3}{4}\%$
ein jährlicher Gewinn von 85 164.- Fr. errechnet, bei einem Zinssatz
von 4% resultierte ab 13. Betriebsjahr ein Ausfall von jährlich
29 107.- Fr. BB1. 1852, Bd. II, S. 285 ff.
- (27) BB1. 1852, Bd. II, S. 195 ff.
- (28) ebd., S. 49 ff.
- (29) ebd., S. 58.
- (30) Art. 21 der Bundesverfassung von 1848:
"Dem Bunde steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft,
oder eines grossen Teils derselben, auf Kosten der Eidgenossenschaft,
öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu un-
terstützen.
Zu diesem Zwecke ist er auch befugt, gegen volle Entschädigung, das
Recht der Expropriation geltend zu machen. Die näheren Bestimmungen
hierüber bleiben der Bundesgesetzgebung vorbehalten.
Die Bundesversammlung kann die Errichtung öffentlicher Werke unter-
sagen, welche die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft ver-
letzen."
- (31) s.a. Kommissionsbericht der Revisionskommission der Bundesverfassung,
Anm. (9).
- (32) BB1. 1852, Bd. II, S. 90 ff.
- (33) ebd., S. 108.

- (34) Gubler Ferd., Anfänge, S. 347 f.
NZZ 1852, Nr. 160 - 162, 8. - 10. Juni,
Nr. 168, 16. Juni,
Nr. 173 f, 21./22. Juni,
Nr. 179 f, 27./28. Juni,
Nr. 188 f, 6./7. Juli,
Nr. 191 ff, 9. Juli,
Nr. 199 ff, 17. Juli.
- Solothurner Blatt 1852, Nr. 52 f, 30. Juni/3. Juli.
- (35) Landbote 1852, Nr. 22, 27. Mai,
Nr. 25 f, 17./24. Juni.
- (36) Neue Zürcher Zeitung 1852, Nr. 191 und 197, 9./15. Juli,
Bund 1852, Nr. 189 - 195, 9. - 15. Juli,
Eidgenössische Zeitung 1852, Nr. 189 - 195, 9. - 15. Juli,
Nationalzeitung 1852, Nr. 161 - 165, 11. - 15. Juli,
Basler Zeitung 1852, Nr. 162 - 166, 10. - 15. Juli,
Berner Zeitung 1852, Nr. 186 - 193, 8. - 15. Juli,
Landbote 1852, Nr. 29, 15. Juli.
- (37) Berichterstattung und Kommentar in der NZZ 1852,
Nr. 204, 22. Juli.
Die NZZ zählte übrigens zur Zeit des ersten Eisenbahngesetzes
nicht zu den entschiedenem Verfechtern des Privatbahnsystems. Sie
prophezeite landesweite Schwierigkeiten mit Privatbau und Privat-
betrieb der Eisenbahnen.
- (38) NZZ 1852, Nr. 193, 11. Juli.
- (39) Berner Zeitung 1852, Nr. 190, 12. Juli,
NZZ 1852, Nr. 195, 13. Juli.
Speiser W., Mitteilungen, S. 20 ff., auch Folgendes.
- (40) Gubler Ferd., Anfänge, S. 349 ff.
- (41) Alpenbote 1852, Nr. 85, 13. Juli,
NZZ 1852, Nr. 232, 19. August.
- (42) NZZ 1852, Nr. 75, 15. März,
Nr. 191 ff, 9. Juli,
Nr. 199 f, 17. Juli.
Minoritätsbericht, BB1. 1852, Bd. II, S. 49 ff.
- (43) Keller, Staatsbahngedanke, S. 58 ff, 88 ff,
Drexler, Eisenbahnrückkauf in der Gesetzgebung der europäischen
Staaten, in: Schweiz. Blätter für Wirtschafts- und Sozialpolitik,
4. Jhg., S. 198 ff.
- (44) Handels- und Gewerbezeitung, 1852, Nr. 13.
BB1. 1850, Bd. III, S. 579 ff.

- (45) A.S. (Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen der schweizerischen Eidgenossenschaft)
Bd. III, S. 170 ff.
E.A.S. a.F. (Eisenbahnaktensammlung alte Folge)
Bd. I, S. 21 ff.
- (46) Streuli, Kompetenzausscheidung, S. 15 und 28 ff.
- (47) So wird beispielsweise die bernische Konzession an die S.C.B. als "Uebereinkunft" bezeichnet.
E.A.S. a.F., Bd. I, S. 70 ff, Bd. II, S. 233 ff.
Memorial über die Revision des Bundesgesetzes betr. den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Basel 1871,
auch abgedruckt in: BB1. 1871, Bd. II, S. 652 ff, 815 ff.
Weitere Literatur über den juristischen Charakter der Eisenbahnkonzessionen:
Seiler Oskar, Ueber die rechtliche Natur der Eisenbahnkonzessionen nach schweizerischem Recht. Diss. Zürich 1888.
Rehm Hermann, Die rechtliche Natur der Gewerbekonzession, München 1889.
BB1. 1871, Bd. II, S. 655,
BB1. 1894, Bd. I, S. 1070 ff.
Rüttimann J., Rechtsgutachten über die Frage inwieweit durch die Eisenbahnkonzessionen der Kantone und die Beschlüsse der Bundesversammlung betr. die Genehmigung derselben für die beteiligten Gesellschaften Privatrechte begründet worden seien, Zürich 1870.
- (48) Drexel, Eisenbahnrückkauf in der Gesetzgebung, S. 196 ff.
- (49) Drexel, Eisenbahnrückkauf in der Gesetzgebung, S. 193 ff,
Keller, Staatsbahngedanke, S. 18 ff.
- (50) Drexel, Eisenbahnrückkauf in der Gesetzgebung, S. 228 ff.
Heimfallsrechte, wie sie in Frankreich üblich waren, kamen in der Schweiz äusserst selten vor. Als Beispiel kann die Verrières-Eisenbahn angeführt werden: Der Kanton Neuenburg tritt nach 99 Jahren automatisch in die Rechte der Gesellschaft ein.
E.A.S. a.F., Bd. II, S. 211 ff, Art. 7 der Konzession, auch:
Streuli, Kompetenzausscheidung, S. 18.
- (51) BB1. 1883, Bd. I, S. 312 ff.
- (52) NZZ 1852, Nr. 195, 13. Juli (Kommentar).
- (53) Als "alte Konzessionen" gelten die zwischen 1853 und 1873 ausgestellten Urkunden.
- (54) BB1. 1883, Bd. I, S. 315.
- (55) E.A.S. a.F., Bd. II, S. 63 ff, Art.2.

- (56) BBl. 1883, Bd. I, S. 267 f.
- (57) Drexel, Eisenbahnrückkauf und Gesetzgebung, S. 231.
- (58) Halperin, Westbahnkonflikt, S. 16.
- (59) Eisenbahnstatistik, Bd. I,
Hunziker, Eisenbahnnetz in seinen Anfängen.
- (60) so gab die N.O.B. beispielsweise in der Ostschweiz keine direkten Billette nach Rorschach V.S.B. (Winterthur - St. Gallen -Rorschach) aus, um die Passagiere nach Deutschland zu zwingen, über das N.O.B.-Netz (Winterthur - Frauenfeld - Romanshorn) zu reisen.
BBl. 1858, Bd. II, S. 125 ff, 311 ff, 334.
- (61) Als Beispiel kann der Oronbahnkonflikt von 1852-1857 dienen, der hier kurz dargestellt sei:
Die Planung der Bahnlinie von Bern nach Genf sah nach einem Vertrag vom 2. Dez. 1852 eine Linienführung über Laupen-Murten-Payerne-Yverdon-Lausanne vor. Kurz nach Vertragsschliessung erteilte der Kanton Waadt der Westbahngesellschaft die Konzession. Im August 1853 beantragte der Stand Freiburg eine Abänderung der Linienführung zu Gunsten der Stadt Freiburg. Am 3. Januar 1854 erteilte er der Westbahn trotzdem die Konzession zur Erstellung des ursprünglich geplanten Trasses. An der Linienführung über Freiburg hielt er gleichwohl fest. Die Gesellschaft und der Kanton Waadt sahen ihr Vorhaben gefährdet und reichten am 24. Februar 1855 ein Gesuch bei der Bundesversammlung um Erteilung einer Zwangskonzession des Kantons Freiburg ein. Unterdessen hatte aber der Grosse Rat des Kantons an der Saane beschlossen, die Linie über die Kantonshauptstadt zu führen und auf Staatskosten erstellen zu lassen. Der Bundesrat beantragte bei Erledigung des Sachgeschäfts, auf das Begehren Freiburgs nicht einzutreten, die Bundesversammlung entschied jedoch für die Linienführung über Freiburg. Nun rückte ein neues Projekt in den Vordergrund: Freiburg wollte eine Linienführung von Freiburg über Oron nach Lausanne erzwingen. Der Kanton Waadt und die Westbahngesellschaft suchten erneut um eine Zwangskonzession für ihre Linienführung über Murten nach. Die Expertengutachten verwurfen wegen technischer Undurchführbarkeit die Oron-Linie. Die Stadt Freiburg sollte durch eine Stichbahn von Payerne aus ans Eisenbahnnetz angeschlossen werden. Die Bundesversammlung entschied sich gegen den Antrag der nationalrätlichen Kommission und entgegen der Empfehlung des Bundesrates zu Gunsten der Oronlinie (23. Sept. 1856). Eine Einigung zwischen Freiburg, Waadt und der Gesellschaft war aber nicht mehr möglich. So erhielt Freiburg die Zwangskonzession für die Erstellung der Oronbahn auf Waadtländer Gebiet. Das Gesuch des Kantons Waadt für eine Linie über Murten wurde 1857 erneut abgelehnt, worauf der Gesuchsteller die Kompetenz der Bundesbehörden bestritt und an die Bundesversammlung gelangte. Die Beschwerde wurde abgelehnt. Die Oronbahn wurde auf Staatskosten (Freiburgs) erstellt, da sich keine interessierte Gesellschaft finden liess. Stämpfli hatte die Freiburger in der Bundesversammlung kräftig unterstützt gegen Escher, der für den Kanton Waadt und die Westbahngesellschaft Stellung genommen hatte. (S.a. S. 34 dieser Abhandlung)

- BB1. 1856, Bd. I, S. 13 ff, 139 ff, 160 ff,
Bd. II, S. 253 ff, 333 ff, 373 ff, 427 ff, 443 ff, 457 ff.
BB1. 1857, Bd. I, S. 367 ff, 681 ff,
Bd. II, S. 61 ff, 487 ff, 555 ff, 571 ff.
BB1. 1858, Bd. I, S. 65 ff.
A.S., Bd. V, S. 239 ff, 367, 399, 597, 599.
Bd. VI, S. 2ff, 10 ff.

Halperin, Westbahnkonflikt, Diss. Zürich 1947, S. 5 ff.

- (62) Wegmann, Die Vereinigten Schweizer Bahnen (V.S.B.), S. 48.
Weitere Fusionen: N.O.B. mit der ehemaligen Nordbahn und der Rheinfallbahn, Betriebsfusion auf der Strecke Yverdon-Neuenburg-Biel zwischen der Westbahngesellschaft, der Verrières-Bahn und der S.C.B..
- (63) Das Memorial ist in deutscher Uebersetzung erschienen in:
Eidg.Zeitung 1856, Nr. 246, 4. Sept.
- (64) Fusionsverhandlungen: Eidg. Zeitung 1857, Nr. 68.
Statuten: Eidg. Zeitung 1858, Nr. 86.
ferner: Hohl, Zur Rettung aus dem Eisenbahnkrach,
Winterthur, 1877, S. 10,
Zschokke/Kaiser, Verbesserungen, Aarau 1882, S. 10.
- (65) Stämpfli Jak., Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen.
Hinweis im Vorwort.
- (66) BB1. 1883, Bd. I, S. 310 f.
- (67) ebd.
- (68) BB1. 1857, Bd. I, S. 693,
BB1. 1883, Bd. I, S. 311:
"Art.1: Verfügbare Gelder der Eidgenossenschaft, welche nicht besonderen Zwecken oder Stiftungen angehören, können auch auf den Ankauf schweizerischer Eisenbahnaktien verwendet werden.
Art.2: Es sollen nur bereits ausgegebene schweizerische Bahnaktien, die auf schweizerischen oder fremden Plätzen einen öffentlich notierten Kurs besitzen, aufgekauft werden.
Art.3: Ein Wiederverkauf von Aktien darf ohne Ermächtigung der Bundesversammlung nicht stattfinden.
Art.4: Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt."
- (69) Postulat Nr. 128 vom 22. Juni 1877, 1879 als erledigt abgeschrieben.
BB1. 1883, Bd. I, S. 268 f.
- (70) Einsetzen der Diskussion auf Bundesebene, die sich in den Akten niedergeschlagen hat:
Botschaft des Bundesrates betr.
I. die Frage des Rückkaufes der schweizerischen Eisenbahnen,
II. den Gesetzesentwurf über die Beaufsichtigung des Rechnungswesens der Eisenbahngesellschaften.
BB1. 1883, Bd. I, S. 267 ff.

2. Kapitel

- (1) Stämpfli Jak., Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen,
1. Auflage, Bern 1862,
2. Auflage mit: Einwendungen gegen die Nachweise,
Bern 1863.
- (2) Aubert Louis, Oberst der Genietruppen, beschäftigte sich vor allem mit der Alpenbahnfrage ("Un mot sur le passage des Alpes à l'occasion de la question du rachat des chemins de fer par la Confédération," Lausanne 1863), die erst nach dem Rückkauf nach Stämpflis Vorschlag mit Hilfe von Zinsengarantien des Bundes gelöst werden sollte. Das Eisenbahnkreuz sollte nach Auberts Vorstellungen in Airolo (Zug-Bellinzona/Sion-Nufenen-Disentis- Chur) erstellt werden.
- (3) Stämpfli, Rückkauf, 2. Aufl.
- (4) Gagliardi, Alfred Escher, S. 420 f.
- (5) Berner Zeitung 1862, Nr. 296, 15. Dezember.
- (6) Gazzetta Ticinese 1862, Nr. 204, 19. Dezember.
- (7) Confédéré 1862, Nr. 151, 17. Dezember.
- (8) St. Galler Zeitung 1862, Nr. 299, 302, 306 ff, 18.-30. Dezember.
- (9) La Nation Suisse 1862, Nr. 298, 18. Dezember.
- (10) NZZ 1862, Nr. 254, 20. Dezember.
- (11) Landbote 1862, Nr. 301, 18. Dezember.
- (12) Bund 1862, Nr. 346, 16. Dezember.
- (13) Basler Nachrichten 1862, Nr. 299, 18. Dezember.
- (14) Schweizer Bote 1862, Nr. 304, 24. Dezember.
- (15) Schwyzer Zeitung 1862, Nr. 294, 24. Dezember.
- (16) Neue Glarner Zeitung 1862, Nr. 150, 18. Dezember.
- (17) Basellandschaftliche Zeitung 1862, Nr. 154, 25. Dezember,
Obwaldner Wochenzeitung 1862, Nr. 26, 20. Dezember.
- (18) Zürcher Freitagszeitung 1862, Nr. 51 f, 19./26. Dezember.
- (19) Dappentalfrage: Grenzbereinigung am Col de la Faucille mit strategischer Bedeutung.
Dierauer, Geschichte der Schweiz, Bd. VI, S. 615 ff.
- (20) Eidgenössische Zeitung 1862, Nr. 361 f.

- (21) Die V.S.B. umspannte mit ihrem Netz grosse Teile der Ostschweiz, Wallisellen-Uster-Rapperswil, Winterthur-St.Gallen- Rorschach, Glarus-Weesen, etc. und kämpfte für einen Alpenübergang in der Ostschweiz (Splügen, Lukmanier, Septimer, Scaletta, Engadin-Orientbahn). Wegmann Hans, die Vereinigten Schweizer Bahnen, Zürich 1917.
- (22) Neue Glarner Zeitung 1862, Nr. 150, 18. Dezember.
- (23) NZZ 1862, Nr. 358, 24. Dezember.
- (24) NZZ 1863, Nr. 12 - 16, 12. - 16. Januar,
später als Broschüre erschienen:
Beleuchtung der Broschüren des Herrn Bundespräsidenten Stämpfli über den Rückkauf der Eisenbahnen, Zürich 1863.
NZZ 1862, Nr. 352-355, 18.-21.Dezember,
Nr. 364, 30. Dezember.
- (25) nämlich Preussen 58 pro Einwohner
Württemberg 84
Hannover 94
Sachsen 106
Belgien 134
Baden 148
Bayern 151
Holland 161
Oesterreich 205. (Beleuchtung, S. 5)
- (26) Beleuchtung, S. 14 und 31.
- (27) ebd., S. 30 f.
- (28) Stämpfli, Rückkauf, S. 9.
- (29) Beleuchtung, S. 101.
- (30) NZZ 1862, Nr. 358 f, 24. Dezember.
- (31) Beleuchtung, S. 106,
NZZ 1862, Nr. 352, 18. Dezember.
- (32) NZZ 1863, Nr. 12 - 16, 12. - 16. Januar.
- (33) Stämpfli, Rückkauf, S. 3,
Geigy, Erörterungen, S. 22,
Eisenbahnstatistik 1871.
- (34) Bartholony François, Lettre à un député sur le nouveau système adopté par le gouvernement pour arriver à la construction des grandes lignes de chemins de fer.
Paris 1842.
Halperin Ernst, Westbahnkonflikt, S. 16 ff.
- (35) Lettre au Conseil fédéral, datée de Genève le 25 octobre 1862 et note essentielle sur différents systèmes, par F. Bartholony. (Manuskript)

- (36) F. Bartholony: Note adressée à M. le président, et MM les membres du Conseil fédéral, Paris 1863. (gedruckt)
- (37) NZZ 1863, Nr. 357 und 361 (Zitat), 23. und 27. Dezember.
- (38) NZZ 1863, Nr. 361, 27. Dezember.
- (39) ebd.
- (40) Landbote, Bund, Berner Zeitung.
- (41) Bonna J., Centralisation des Betriebes und Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen durch den Bund, Bern 1867.
- (42) ebd., S. 15.
- (43) Tab. 4: ebd., S. 6ff, Zum Vergleich mit Stämpfli's Zahlen: Stämpfli
Tab. 5: ebd., S. 16, rechnet mit einer Netzgrösse von 1324 km,
Tab. 6: ebd., S. 8. Bonna mit 1211 km. Bonna hat 1 Mio mehr
Aktienkapital und 18 Mio weniger Obligationenkapital als Stämpfli.
- (44) ebd., S. 10.
- (45) BBl. 1869, Bd. III, S. 509 ff.
- (46) L.-E. Montandon wollte im wesentlichen nach Stämpfli's Projekt vorgehen, lediglich die Unbekannten in Stämpfli's Vorschlag sollten durch Zinsengarantie ersetzt werden. Zweck der Massnahme sollte in erster Linie Ankurbelung der gebremsten Entwicklung sein; und der Rückkauf als Folge wurde volens volens hingenommen.
Journal de Genève 1865, Nr. 234, 4. Oktober.
- (47) Journal de Genève 1865, Nr. 246, 18. Oktober (Réponse de J. Bonna).
- (48) Die Tendenz zur "Sozialisation unternehmerischer Fehlentscheidungen" zwecks Abwälzung der Verantwortung ist verstärkt in Krisensituationen zu erkennen.
- (49) Kaiser Simon, Der Bund und die Eisenbahnen. Ein Beitrag zur Lösung der schweizerischen Eisenbahnfrage, Solothurn 1869, und:
Die Stellung der Eisenbahnen im schweizerischen Staatshaushalte, in: Grundsätze Schweizerischer Politik, S. 476 ff, Solothurn 1875.
- (50) Kaiser, Bund und Eisenbahnen, S. 53,
Kaiser, Stellung der Eisenbahnen, S. 526.
- (51) Kaiser, Bund und Eisenbahnen, S. 53 ff.
- (52) ebd., S. 51.
- (53) Kaiser, Stellung der Eisenbahnen, S. 526 ff.
- (54) ebd., S. 530.
- (55) BBl. 1869, Bd. III, S. 518.

- (56) Bund 1863, Nr. 342-344,
BB1. 1865, Bd. III, S. 471 ff,
E.A.S. a.F. Bd. VII, S. 587,
BB1. 1883, Bd. II, S. 760 (Beilage, Ziff. 54) Motion Cramer-Frey*
vom 20. April 1883 betr. die Einführung von Nachtzügen.
- (57) BB1. 1869, Bd. III, S. 312.
- (58) E.A.S. Bd. X, S. 555 ff, 594 ff.
- (59) ebd., S. 583 ff. Schlussprotokoll vom 15. Oktober 1869 bei: Wanner
Martin: Geschichte der Begründung des Gotthardunternehmens, S. 313 ff
und 322 ff, Bern 1880.

3. Kapitel

- (1) BB1. 1871, Bd. II, S. 647 ff.
- (2) ebd., S. 701 f.
- (3) A.S. Bd. XI, S. 1ff.
- (4) A.S. (n.F.) Bd. III, S. 481 ff. Bundesbeschluss vom 21. August 1878.
- (5) A.S. (n.F.) Bd. I, S. 8.
- (6) BB1. 1873, Bd. II, S. 1145 ff.
- (7) ebd. S. 1169 f. Erste Normalkonzession: Thun-Konolfingen (die Linie
wurde nie erstellt) Bundesbeschluss (Entwurf) vom 18. Juni 1873.
(BB1. 1873, Bd. II, S. 922 ff.)
- (8) erstmals in: Bundesbeschluss betr. die Konzession für eine Eisenbahn
von St. Moritz nach Samedan vom 18. Sept. 1873, in: BB1. 1873, Bd. III,
S. 787. (Auf den Traktandenlisten findet sich keine Erwähnung über
Genehmigung dieses Zusatzes)
- (9) Amtl. stenogr. Bulletin der Bundesversammlung, Juni 1891, S. 17.
(Anlässlich der Debatte um den Rückkauf der S.C.B.)
- (10) -Vgl. etwa: Motion von Nationalrat Dubs vom 16./18. Sept.
1873 über Anschluss- und Prioritätsrechte. Erneuerungen, Uebertra-
gungen von Konzessionen und Fusionen sollten nur noch bewilligt wer-
den, wenn die Gesellschaften innerhalb einer Frist auf ihre Ausschluss-
und Prioritätsrechte verzichteten. BB1. 1873, Bd. II, S. 926 f.

Nach Art. 6 des Eisenbahngesetzes von 1872 durften für neue Konzessionen keine solchen Rechte mehr gewährt werden.

In den Beratungen wurde dann ausgeführt, dass nach dem Eisenbahngesetz von 1852 der Bund nie solche Rechte gewährt habe, da die Kantone über die diesbezüglichen Kompetenzen verfügt hätten und in den Beschlüssen über eine Konzessionsgenehmigung jeweilen die Bundesgesetze vorbehalten waren. Der Bundesrat empfahl Annahme der Motion, damit diese Rechte der Gesellschaften sukzessive abgebaut werden könnten. Die Kommission des Nationalrates stellte klar, dass man nicht über die Aufhebung

eines Gegenstandes, der zu unrecht bestehe, beschliessen könne.
In diesem Sinne wurde die Motion erledigt.

BB1. 1874, Bd. II, S. 243 ff,

BB1. 1875, Bd. I, S. 13 ff,

A.S. (n.F.) Bd. I, S. 191.

-Gesetz über Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten vom 19. Dez. 1874.

BB1. 1873, Bd. III, S. 722 ff, 927; 1874, Bd. III, S. 137 ff,

E.A.S. (n.F.) Bd. III, S. 70 ff.

-Bundesgesetz über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen vom 24. Juni 1874.

BB1. 1874, Bd. II, S. 440 ff,

E.A.S. (n.F.) Bd. II, S. 215 ff.

Siehe dazu: Vollenweider Wilh.: Die Zwangsliquidationen der Eisenbahnen. Diss. iur. Zürich 1901.

-Bundesgesetz betr. Handhabung der Bahnpolizei vom 18. Februar 1878. Die Kantone erhoben bei der Vernehmlassung zu diesem Gesetz Einsprache, wegen Eingriff in ihre Gesetzgebungskompetenz. Das Gesetz wurde dann so ausgearbeitet, dass es nur das Publikum erfasste, nicht aber die Bahnangestellten.

E.A.S. (n.F.) Bd. V, S. 33 ff.

Streuli: Kompetenzausscheidung, S. 42 f.

-Ausführungsgesetz zum Art. 38 des neuen Eisenbahngesetzes: Gesetz betr. den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 20. März 1875.

BB1. 1875, Bd. III, S. 1021 ff,

E.A.S. (n.F.) Bd. III, S. 227 ff.

-Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dez. 1883, das Normen über die Gestaltung der Rechnungen und Bilanzen der Gesellschaften aufstellte.

E.A.S. (n.F.) Bd. VIII, S. 6 ff.

- (11) Tab. nach Dietler, Schweiz. Eisenbahnfrage, in: Schweizer Zeitfragen, Heft 4, Zürich 1877, S. 9
Eisenbahnstatistik Bd. I - V.

Abweichungen ergeben sich, weil

- in Tab. 1 die Touristikbahnen nicht berücksichtigt sind,
- in Tab. 1 die Eröffnungen von Linien dargestellt sind,
in Tab. 7 hingegen die in Betrieb stehenden Linien.

- (12) siehe dazu: Herold, Der Schweizerische Bund und die Eisenbahnen, S. 85 ff,

*Zschokke: Betrieb der Schweiz. Eisenbahnen unter Leitung des Bundes, S. 10 ff,

*Dietler: Schweiz. Eisenbahnfrage, S. 6 ff.

Gawer Vital: Eisenbahnkrise, Bern o.J. (1936) S. 17 ff.

Speiser W.: Von den Schweizer Bahnen und Banken in der kritischen Zeit der 1870er und 1880er Jahre. In Basler Jahrbuch 1923, S. 158 ff.

- (13) Kneschaurek Francesco: Der schweizerische Konjunkturverlauf und seine Bestimmungsfaktoren, S. 82, Anm.

Der Autor zieht zur Bestimmung des Konjunkturverlaufs nicht weniger als 25 Indikatoren heran und führt weitere positive Einflüsse für jede Periode an. Ein vollständiges Bild über den Konjunkturverlauf könnte eine Untersuchung der drei Wirtschaftssektoren, Export, Konsum und Investitionen, abgeben. Voraussetzung ist allerdings eine amtliche Statistik. Für die fragliche Periode der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts existiert bloss eine Gewichtsstatistik über Import und Export.

- (14) Scheurer F.: Les crises de l'industrie horlogère.

- (15) Tonnenkilometer: Masseinheit zur Messung der Beförderungsleistung im Güterverkehr (=Beförderung von 1 to Güter über eine Strecke von 1 km).

- (16) Statistik des schweizerischen Warenverkehrs von 1851 - 1884, zusammengestellt vom schweizerischen Handelsdepartement.
Eine Handelsstatistik liegt erst für die Jahre nach 1886 vor.

- (17) Thürkauf E.: Verlag und Heimarbeit in der Basler Seidenbandindustrie,
Böhi gibt in seinem Aufsatz "Hauptzüge einer schweizerischen Konjunkturgeschichte" Baumwoll-, Seiden- und Uhrenindustrie als Hauptexportindustrien an. (S. 72)

- (18) Quellen der Tabelle:
Eisenbahnstatistik Bd. II - X, 1869 - 1885,
Thürkauf E., Verlag und Heimarbeit, S. 92,
Scheurer F., Les crises de l'industrie horlogère, S. 89 und 138,
Hilfiker Otto, Krisen und Konjunkturen. S. 46.

- (19) Gotthardbahn: BB1. 1878, Bd. III, S. 49 ff,
Nationalbahn: NZZ 1876, Nr. 15,
Nr. 82,
Nr. 291,
Nr. 362,

- (20) Bericht der nationalrätlichen Kommission, BB1. 1878,
Bd. I, S. 273.

- (21) BB1. 1878, Bd. I, S. 296.

- (22) Schmid Werner, Die Kapitalverluste der Privatbahnen vor der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.

- (23) Rückkaufsbotschaft, S. 19.

- (24) Schmid, Kapitalverluste, S. 103.

- (25) Die Angaben stammen von Olivier Zschokke, Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen unter Leitung des Bundes, Schweiz. Zeitfragen, Heft 1, Zürich 1877, S. 18.
Die Angaben beziehen sich jeweils auf den Stand im Monat März. Die Genauigkeit ist nicht überprüfbar, da nicht alle Kurswerte vorliegen.
Konkurs machten folgende sechs Unternehmen:
- Ost-Westbahn
- Ligne d'Italie
- Jura Industriel
- Jougne-Eclépens
- Bern-Luzern-Bahn
- Nationalbahn (Placid Weissenbach, Eisenbahnverstaatlichung, Berlin 1905, S. 22.)
- (26) Schmid, Kapitalverluste, S. 103
- (27) Eisenbahnstatistik, Bd. IV, S. 44 f,
Bd. V - X, Rubr. 199/200, 266/267 und 268.
- (28) Zusammenstellung: Rückkaufsbotschaft, Beilage XIX, Eisenbahnstatistik.
- (29) Rückkaufsbotschaft, Beilage XVII a-d und Eisenbahnstatistik, Bd. II-X.
- (30) Zschokke*Olivier: Betrieb der Schweiz. Eisenbahnen unter Leitung des Bundes, in Schweiz. Zeitfragen, Heft 1, Zürich 1877, S. 12.
Eisenbahnstatistik.
- (31) Schmid, Kapitalverluste, S. 33.
- (32) Bericht der Untersuchungskommission vom Februar 1878, in:
Protokoll der Generalversammlung der N.O.B. 1853-1901. (Archiv der Kreisdirektion III, Zürich)
Kessler, Die Schweiz. Nordostbahngesellschaft, S. 153.
Auch Stämpfli weist auf die Rechnungsführung hin.
Stämpfli Jakob, Die schweiz. Eisenbahnen, Bern 1878, S. 60
Memminger A., Die N.O.B. im Lichte der Ziffern, S. 58.
Vögeli A.: Zur Situation der N.O.B., Zürich 1877.
- (33) Bei der N.O.B. wurden beispielsweise Kosten für Aktienemissionen, Anleihen, Provisionen, Kursverluste, Gründung und Organisation über das Baukonto verbucht.
BB1. 1883, Bd. I, S. 267 ff.
- (34) Kessler, die N.O.B., S. 107.
Die S.C.B. besass 50 Mio Fr. Aktienkapital und 98 Mio Fr. fremde Mittel, die V.S.B. 40 Mio Fr. Aktienkapital und 43 Mio Fr. fremde Mittel.
- (35) Kessler, die N.O.B., S. 130.
- (36) NZZ 1877, Nr. 96 (27. Febr.)

- (37) BB. 1887, Bd. IV, S. 986 ff.

Moratoriumslinien:

erstellt:

Dielsdorf - Niederweningen	6,6 km	1891
Koblenz-Stein (zus. mit S.C.B.)	26 km	1892
Zürich-Stadelhofen-Rapperswil	34,3 km	1894
Etzwilen-Feuerthalen	15 km	1894
Feuerthalen-Schaffhausen	1,8 km	1895
Thalwil-Zug	17 km	1897
Eglisau-Schaffhausen	17,2 km	1897

Qu: Kessler, die N.O.B., Angang, Tab. III.

Betr. Eisenbahnbank: Speiser W.: Schweizer Bahnen
und Banken in der kritischen Zeit, in:
Basler Jahrbuch 1923, S. 177 ff.

- (38) Jöhr A.: Die schweiz. Notenbanken, Bd. II, Tab.

Böhi Hans: Hauptzüge der schweizerischen Konjunkturgeschichte, in
der Schweiz. Zeitschrift für Volkswirtschaft und Stati-
stik, 1964, S. 76.

- (39) Cuony A., La crise des chemins de fer suisses,
Lausanne 1877, S. 28.

- (40) Böhi Hans, Hauptzüge der schweiz. Konjunkturgeschichte, S. 76.

- (40) Geigy Alfred: Einige Erörterungen über das schweizerische Eisen-
bahnwesen, Basel 1874

- (42) *Zschokke Olivier: Betrieb der schweiz. Eisenbahnen unter Leitung
des Bundes, in:
Schweiz. Zeitfragen, Heft 1, Zürich 1877.

- (43) ebd. S. 8 f.

- (44) Bergeron Carl: Der wohlfeile Bau und Betrieb der Eisenbahnen, Bern
und Solothurn 1863.
(mit einer Beschreibung des englischen Clearing House)

- (45) Zschokke, Betrieb, Tabellen: S. 86 f und 95 f.

- (46) ebd., S. 34

Von der Gegnerseite wurde es als höchst unwahrscheinlich bezeichnet,
dass eine Aktionärsversammlung dem Bund den Betrieb der Eisenbahnen
übertragen werde, es sei denn, man räume ihr Ueberwachungsrechte
ein und garantiere eine Minimaldividende. Die Aktionäre würden bei
diesem Projekt, so wurde erklärt, zu einem grossen Verzicht verpflich-
tet, was die Realisierung erschwere.

Brosch.: Die Verheissungen des Herrn Zschokke.

Eine Beleuchtung der Schrift von Herrn Olivier Zschokke:
Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen unter Leitung des
Bundes,
Vom statistischen Bureau der S.C.B., Basel 1877.

- (47) Memminger Anton: Der Krach. Zürich 1877, 1, und 2. Aufl.

- (48) ebd., S. 34 f.
- (49) ebd. S. 39 f.
Dem Bundesrat wurden zwischen 1875 und 1881 pro Jahr durchschnittlich 402 Tarife zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt! (Qu: Zschokke/Kaiser, Verbesserungen, S. 23 (Siehe Anm. 50))
- (50) Belial Sauerteig (Memminger Anton):
De Züri-Hergott oder die Kunst ein reicher und mächtiger Mann zu werden; Colloquia über Leben und Taten Alfred Magni (Escher)
St.Gallen 1877.
- (51) *Zschokke Olivier/*Kaiser Simon:
Verbesserungen im schweizerischen Eisenbahnwesen durch Vereinheitlichung des Betriebs, Aarau 1883.
- (52) ebd., S. 48 ff.
- (53) ebd., S. 50.
- (54) Cuony Albert: La crise des chemins de fer suisses,
Lausanne 1877, S. 7 ff und 17 ff.
- (55) ebd., S. 24 ff, Zitat S. 31.
- (56) ebd., S. 36.
- (57) Hentsch Henri: Réflexions sur les chemins de fer en général et les chemins de fer suisses en particulier. Genève 1883.
Auf Initiative Hentschs hin wurde die (neue) Eisenbahnbank gegründet.
- (58) NZZ 1876, Nr. 82 ff, 15. Februar,
Nr. 460, 10. September,
1877, Nr. 316, 9. Juli.
"Eisenbahn", Zeitschrift für Bau- und Verkehrswesen 1877, Nr. 1,
6. Juli (in Bd. VII, S. 6)
- (59) *Dietler Hans⁴: Die schweizerische Eisenbahnfrage, in:
Schweiz. Zeitfragen, Heft 4, Zürich 1877.
⁴später Direktor der Gotthardbahngesellschaft.
- (60) ebd., S. 31-35 und S. 41.
- (61) Wagner Adolf: Das Eisenbahnwesen als Glied des Verkehrswesens; insbesondere die Staatsbahnen,
Leipzig 1877.
- (62) Hohl Albert: Zur Rettung aus dem Eisenbahnkrach, Winterthur 1877.
- (63) Dietler, Eisenbahnfrage, S. 56 ff, und S. 64.
- (64) ebd., S. 64 f.
- (65) ebd., S. 65 f.

- (66) Stämpfli Jakob: Die schweizerischen Eisenbahnen, deren Betriebsübernahme und Erwerbung durch den Bund. Bern 1878.
- (67) Memminger Anton: Herr alt Bundesrat Jakob Stämpfli und die schweizerischen Eisenbahnen. Discurse über Aktiengesellschaften und Staatsbahnen. Zürich 1878.
- (68) ebd., S. 47 ff.
- (69) ebd., S. 49.
- (70) Hohl Albert, Zur Rettung aus dem Eisenbahnkrach. Auch als selbst. Publikation erschienen, umgearbeitet und erweitert. Winterthur 1877.
- (71) ebd., S. 17.
- (72) ebd., S. 13.
- (73) ebd., S. 25 ff.
- (74) ebd., S. 37 ff.
- (75) ebd., S. 24 f.
- (76) Geiser C.F.: Die Krisis der Nordostbahn. Rückschau und Ausblick auf die schweizerische Eisenbahnpolitik, in: Schweiz. Zeitfragen, Heft 5, Zürich 1877.
- (77) ebd., S. 34 f.
- (78) NZZ 1882, Nr. 352 (18. Dez., 1, Ausg.).
- (79) ebd.
- (80) NZZ 1877, Nr. 286, 21. Juni.
- (81) NZZ 1877, Nr. 285 (Beilage), 21. Juni.
- (82) Anlässlich der 1869/71 abgeschlossenen Staatsverträge wurde das Baukapital auf 187 Mio Fr. festgesetzt, von dem an Subventionen Italien 45 Mio Fr., Deutschland und die Schweiz je 20 Mio Fr. aufzubringen hatten. Die Gotthardbahngesellschaft beschaffte den Rest unter Schwierigkeiten durch Ausgabe von 34 Mio Fr. Aktien und 68 Mio Fr. Obligationen. Schon in den ersten Bauphasen traten etliche Ueberschreitungen des Bauvorschlags auf, Gerüchte gingen um, die Gesellschaft stehe vor dem Konkurs. Der Bundesrat ordnete eine Darlegung der finanziellen Situation an. Man errechnete einen Kapitalbedarf von 289 Mio Fr.. Dringend benötigt nach Abstrichen in der Bauausführung (Monte Ceneri) wurden noch 74 Mio Fr.. In Deutschland und Italien lief die Nachsubventionierung relativ problemlos ab, aber in der Schweiz stiess sie auf fast unüberwindliche Schwierigkeiten. Im Parlament entspann sich eine mehrtägige Debatte. Der Bund gewährte schliesslich von den acht aufzubringenden Millionen, lediglich 4,5, wobei der Bundesrat das Versprechen abgab, die Alpenlinien im Westen und Osten des Landes ebenso zu subventionieren.

Die N.O.B. und die S.C.B. übernahmen trotz finanzieller Schwierigkeiten 1,5 Mio des Subventionsbetrages, und zwei Millionen steuerten schliesslich noch die Kantone bei. In der durch das Referendum zustande gekommenen schweizerischen Volksabstimmung vom 19. Januar 1879 wurde die Vorlage mit 279 000 gegen 116 000 Stimmen vom Souverän gutgeheissen.

Qu: Wey Max: Die Entwicklung und Verstaatlichung der Gotthardbahn, Diss. rer. pol., Luzern 1914, S. 11 ff.

BB1. 1878, Bd. III, S. 53, 307, 597 ff.

BB1. 1879, Bd. I, S. 406 ff.

(83) Stenographischer Bericht über die Verhandlungen der schweiz. Bundesversammlung betr. die Gotthardfrage, Bern 1878.

(84) BB1. 1883, Bd. I, S. 267 ff.

1. Der Rückkauf betraf die Linien (1. Mai 1883):

La Plaine-Genf (16 km), Bulle-Romont (17 km), Le Locle-La Chaux-de-Fonds-Neuchâtel (36 km), Neuenstadt-Biel-Zollikofen (41 km), die S.C.B. mit Ausnahme der Gäubahn (256 km), Winterthur-Rorschach-Chur (164 km), Sargans-Walenstadt-Rapperswil (60 km), Glarus-Weesen (12 km), Gümligen-Luzern (84 km), Emmentalbahn (39 km), Stamnetz der N.O.B. (210 km) und Basler Verbindungsbahnen (14 km), insgesamt 1341 km.

2. ferner: Biel-Convers, Sonceboz-Basel, Delsberg-Pruntrut (19. Juli) (143 km), Bözbergbahn (8. Juni) (48 km), Winterthur-Koblentz (22. Dez.) (47 km) und Wettingen - Niederglatt (23. Dez.) (18 km). Insgesamt konnte der Rückkauf für 1598 km angekündigt werden.

BB1. 1883, Bd. I, S. 309.

(85) BB1. 1883, Bd. I, S. 267 ff. Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betr.

I. die Frage des Rückkaufs der schweiz. Eisenbahnen,

II. den Gesetzesentwurf über die Beaufsichtigung des Rechnungswesens der Eisenbahngesellschaften.

(86) Der Bund hätte Aufwendungen ohne Gegenwert für folgende Posten erbracht:

Gründungs-, Verwaltungs- und Organisationskosten	11,3 Mio Fr.
Kursverluste	39,2 Mio Fr.
Verwendungen für Umbauten, Ergänzungsbauten	15,5 Mio Fr.
versch. Verwendung*	4,4 Mio Fr.

Insgesamt

70,4 Mio Fr.

*z.B. Veruntreuung von Beamten 1860: 157 000.- Fr.,

Vorstudien zum Bau einer Linie,

Vergütung an die Aktionäre wegen Minderwert der Anlagen infolge schlechter Bauausführung 1 Mio (V.S.B.)

Qu: ebd., S. 288 f.

- (87) BB1. 1883, Bd. I, S. 317.
Die Zahlen beziehen sich auf die in Anm. 84 unter 1 erwähnten Linien. Man schätzte die Summe an beanstandeten Beträgen für die 1. und 2. Gruppe auf minimal 85 Mio. Fr..
- (88) BB1. 1883, Bd. I, S. 231 f.
- (89) BB1. 1883, Bd. II, S. 558 ff. Bericht der ständerätl. Kommission: Mitglieder der ständerätlichen Kommission: (3. April 1883) Wirz, Sahli, Zschokke*, Estoppey, Schaller, Vigier, Hauser. (Referent: Wirz)
- (90) ebd., S. 573 f.
- (91) ebd., S. 577.
- (92) BB., 1883, Bd. II; S. 913 ff und 921 ff.
Bericht der nationalrätlichen Kommission (17. April 1883)
Mitglieder: Kaiser*, Chenevière† Curti*, Häberlin, Künzli*, Meister*, Stockmar*, Wüest, Holdener* , Leuba , Ruffy* . (haben sich gegen einen Rückkauf ausgesprochen.)
- (93) Uebersicht über die Verhandlungen der schweiz. Bundesversammlung in: BB1. 1883, Bd. II, S. 760 (Beil., Pos. 43 f).
- (94) NZZ 1883, Nr. 104 (14. April)
Nr. 114 (24. April)
Siehe S. 93 dieser Abhandlung.
- (95) NZZ 1883, Nr. 111 - 113 (21 - 23. April)
BB1. 1883, Bd. I, S. 323.
- (96) NZZ 1883, Nr. 114 (24. April)
Nr. 120 (30. April)
- (97) NZZ 1883, Nr. 108 (18. April)
Nr. 120 (30. April)
- (98) BB1. 1883, Bd. I, S. 267 ff,
Bd. II, S. 989 ff,
Bd. III, S. 317 ff,
Bd. IV, S. 381 ff und 1019 ff.
A.S. (n.F.) Bd. VII, S. 429 ff.
- (99) BB1. 1885, Bd. II, S. 379 ff,
BB1. 1886, Bd. I, S. 666 ff.

4. Kapitel

- (1) Zürcherisches Gesetz betr. Staatsbeteiligung bei Eisenbahnen vom 14. April 1872.

(Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Kantons Zürich, Zürich 1896, S. 938 ff.)

§ 1: "Der Kanton Zürich beteiligt sich beim Bau derjenigen auf seinem Gebiete noch zu erstellenden Eisenbahnen, welche einem ansehnlichen Teile des Kantons zum Vorteil gereichen und den Gesamtinteressen des Kantons nicht widersprechen, mit einem Betrage von 500 000 Fr. auf den Kilometer der Bahnlänge ..."
Als Entgelt wird Vertretung in der Verwaltung gefordert.

Später wurden ähnliche Gesetze auch in den Kantonen Thurgau, Graubünden, Bern und Neuenburg erlassen.

Gubler Heinrich: Die Kontrolle des Bundes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen,
Zürich 1898, S. 29 f.

- (2) Rückkaufsbotschaft, S. 48
- (3) Frankfurter Zeitung; Allgemeine Zeitung, München; Berliner Börsenkurier; Der Aktionär, Frankfurt; Januar- und Februarnummern 1899, zit. nach NZZ 1899, Nr. 46 - 48
Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin 1898, S. 163, 451, 1462.
- (4) Drexler, Eisenbahnrückkauf und Gesetzgebung, S. 204 ff.
- (5) Anlässlich der Debatte um den Rückkauf 1883.
NZZ 1883, Nr. 112 (22. April).

5. Kapitel

- (1) NZZ 1883, Nr. 104 (14. April)
- (2) NZZ 1883, Nr. 108 (18. April)
- (3) Rückkaufsbotschaft, S. 19 ff, 26, 37.
- (4) Geschäftsbericht der N.O.B., Jhg. 1890, S. 3; 1891, S. 4.
- (5) BB1. 1886, Bd. II, S. 1030 (Beilage).
- (6) Siehe S. 66 und Anm. 37 ebd.
- (7) E.A.S. (n.F.) Bd. V, S. 28,
Rückkaufsbotschaft, S. 35.
- (8) Arbenz Rudolf: Ist der Rückkauf unserer Eisenbahnen zur Zeit praktikabel und wünschenswert?
Zürich 1887.
- (9) ebd. S. 17.

- (10) ebd., S. 18 f.
- (11) ebd., Zusammenfassung S. 28 ff.
- (12) ebd., S. 32 f.
- (13) ebd., S. 43 f, 52.
- (14) Weber H.: Bundesrat Emil Welte, S. 149 ff.
- (15) NZZ 1887, Nr. 353 (20. Dez.)
- (16) nach Landbote 1887, Nr. 265, 10. November,
NZZ 1887, Nr. 356 (23. Dez.)
1888, Nr. 63 (3. März)
Nr. 91 (1. April)
- (17) ebd. und
"Le Wilsonisme à Berne", Flugblatt gegen Bundesrat Welte und sein
Manöver gegen die Aktien der N.O.B. im Interesse des Eisenbahnrück-
kaufs. o.O. u.J.
- (18) NZZ 1888, Nr. 65 (5. März)
Nr. 98 (7. April)
Rückkaufsbotschaft, S. 33 ff.
- (19) BBl. 1889, Bd. V, S. 1197 ff.
- (20) Art. 6: "In Abweichung von den Vorschriften des Obligationenrechts
bleiben die Rechte, welche dem Bunde und den Kantonen in
betreff der Stimmeteiligung und der Verwaltung gegenüber
einzelnen Eisenbahngesellschaften zur Zeit zustehen, gewahrt,
und es haben auch in Zukunft die Bundesbehörden die Befugnis,
derartige Verhältnisse durch die Konzessionen oder bei der
Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ordnen oder zu ge-
nehmigen."
- (21) "Vorbehalten bleiben der Gesellschaft, durch ihre Statuten die Stim-
menzahl der Besitzer der Aktien zu beschränken. Keinenfalls darf ein
einzelner Aktionär mehr als den fünften Teil der sämtlichen vertre-
tenen Stimmrechte in sich vereinigen."
S. a. BBl. 1890, Bd. III, S. 88.
- (22) Rückkaufsbotschaft, S. 37 - 41,
Eisenbahnstatistik Bd. XVIII - XXII (1890 - 1894)
BBl. 1889, Bd. IV, S. 604 ff, 620 ff.
NZZ 1890, Nr. 150 - 154 (30. Mai)
Nr. 170 - 172 (19. Juni)
Nr. 269 f (26. Sept.)
- (23) BBl. 1889, Bd. IV, S. 1209 ff.
- (24) Ammann-Spiller Gustav: Ueber die Verstaatlichung der schweizerischen
Eisenbahnen.
Vortrag, gehalten am 20. Jan. 1888 in der
Kaufmännischen Gesellschaft Zürich, mit Replik.
Zürich 1888.

- (25) ebd., S. 9 - 15.
- (26) Replik ebd., S. 23 ff.
- (27) NZZ 1886, Nr. 22 (22. Januar).
- (28) Tallichet Ed.: Le rachat des chemins de fer par l'état, in:
Bibl. universelle et Revue Suisse, 3^{ème} période,
Bd. 37, S. 323 ff
Bd. 38, S. 115 ff, 586 ff,
Lausanne 1888.
- (29) ebd., Bd. 37, S. 325 ff.
- (30) ebd., S. 331 ff; Bd. 38 S. 118 f.
- (31) ebd., Bd. 37, s. 333 f.
- (32) ebd., Bd. 38, S. 121 ff.
- (33) ebd., Bd. 38, S. 134 - 139.
- (34) Tallichet Ed.: Les chemins de fer suisses et les passages des Alpes,
Lausanne 1870.
- (35) Tallichet, le rachat (Bibl. universelle), Bd. 38, S. 152.
- (36) ebd., S. 153.
- (37) ebd., S. 153 f.
- (38) Böhi Hans, Hauptzüge der schweizerischen Konjunkturgeschichte,
S. 76 - 79.
- (39) Tallichet Ed.: La fusion et l'unification, in:
Bibl. universelle et Revue Suisse, 3^{ème} période,
Bd. 44, S. 586 ff,
Lausanne 1889.
- (40) ebd., S. 594 ff.
- (41) ebd., S. 597 f.
- (42) ebd., S. 602 f und 612 f.
- (43) Stoll Georg: Zur Ehrenrettung des Privatbahnsystems in der Schweiz,
in: Schweizer Zeitfragen , Heft 16, Zürich 1888.
- (44) ebd., S. 33
- (45) ebd., S. 10 ff, Tab. der Zolleinnahmen : S. 15.
- (46) ebd., S. 18 - 22.
- (47) ebd., S. 29 ff.
- (48) ebd., S. 39 und 45.
- (49) ebd., S. 45 - 52.
- (50) ebd., S. 52 - 62.

- (51) ebd., S. 62 ff.
- (52) ebd., S. 68.
- (53) Soral Henri: Union ou rachat. Lettre à M. G. Stoll, in:
Schweizer Zeitfragen, Heft 17, Zürich 1888,
S. 3 ff.
- (54) ebd., S. 5 - 8.
- (55) ebd., S. 8 - 13.

6. Kapitel

- (1) Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betr. Ankauf von Centralbahnaktien vom 21. März 1891, S. 27 f, Beilage I (Vertrag zwischen dem Bundesrat und dem Konsortium vom 5. März 1891).
- (2) ebd., S. 17
und Stenographisches Bulletin der schweizerischen Bundesversammlung, 1. Jhg., 1891, S. 11.
- (3) ebd., S. 2 (Botschaft)
- (4) ebd., S. 7 f und S. 24 (Bundesbeschluss betr. Ankauf von Aktien der S.C.B. (Entwurf)).
- (5) BB1. 1891, Bd. I, S. 936,
Rückkaufsbotschaft 1897, S. 43.
- (6) Schweizerische Centralbahn, Beilage zum Geschäftsbericht für das Jahr 1890. (Kreisdirektion II, SBB, Luzern)
- (7) Rückkaufsbotschaft 1897, S. 43 f.
- (8) S. S.101 und Anm. 21 des 5. Kapitels.
- (9) ebd.
- (10) Botschaft des Bundesrates betr. Ankauf der Centralbahnaktien, S. 25, BB1. 1891, Bd. I, S. 717.
- (11) Vgl. Eisenbahnstatistik 1890, Rubrik 12;
50 Mio Fr. Aktienkapital, gestückelt in Titel zu 500.- Fr.
- (12) Botschaft des Bundesrates betr. Ankauf der Centralbahnaktien, S. 8 f.
- (13) Züricher Post 1890, Nr. 85, 12. April.
- (14) Grütlianer, Der Sozialdemokrat, Basler Arbeiterbund, Die Arbeiterstimme.
- (15) Grütlianer, 1891, Nr. 61, 28. Mai,
Der Sozialdemokrat 1891, Nr. 16, 17. April.
- (16) Arbeiterstimme 1891 Nr. 23, 21. März,
Nr. 28, 8. April.

- (17) Botschaft des Bundesrates betr. Ankauf der Centralbahnaktien, S. 19,
auch BB1. 1891, Bd. I, S. 711.
Ausgeschüttete Dividende der S.C.B.:
1880: 3,2 % 1883: 4,0 % 1886: 4,5 %
1881: 3,6 % 1884: 3,8 % 1887: 5,0 %
1882: 4,0 % 1885: 4,0 % 1888: 5,6 %
 1889: 6,6 %
- Botschaft, Beilage II, S. 28.
- (18) ebd., S. 10.
Arbeiterstimme 1891, Nr. 29, 11. April,
Nr. 37, 9. Mai.
- (19) Börsenkurs: NZZ 1891, Nr. 103, 13. April,
Botschaft des Bundesrates betr. Ankauf der Centralbahnaktien, S. 12 f.
- (20) ebd. und S. 31 (Beilage IV: Ertragsrechnung für den Bund)
Bei einer Ertragswertberechnung geht man von einem gegenwärtigen oder
zukünftigen Ertrag einer Sache aus, im Unterschied zum Kurs- oder Ver-
kehrswert.
Bsp. hierzu: Kapitalisierung der jährlichen Rente von
Fr. 29,47 à 3½ % ergibt ein Kapital von Fr. 842.-.
- (21) Arbeiterstimme 1891, Nr. 29, 11. April.
Das Vermögen der S.C.B. (Botschaft S. 23, Beilage V, BB1. 1891, Bd. I,
S. 723) von 35,415 Mio Fr. wird durch die Anzahl (100 000) Aktien ge-
teilt, was einen Betrag von 354,15 Fr. ausmacht. Die 545,85 Fr. er-
geben sich aus der Differenz zu 1000.- Fr. des Rentenscheins.
- (22) Der Bund 1891, Nr. 331, 30 November.
Die Frage war 1891 noch nicht restlos geklärt. Der Bundesrat liess
1898, anlässlich des Rückkaufs der Hauptbahnen, die Frage der Rechts-
stellung der Parteien untersuchen:
Huber und Laband: Zwei Rechtsgutachten über die Rechtsfragen, die
sich aus dem Rückkaufe der schweizerischen Hauptbahnen für deren Obli-
gationen anleihen ergeben. Bern 1900.
ferner: Miller W.: Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen, S. 64 f.
- (23) NZZ 1891, Nr. 103, 13. April.
- (24) Arbeiterstimme 1891, Nr. 37, 9. Mai.
- (25) Der Sozialdemokrat 1891, Nr. 13, 27. März.
- (26) Der Sozialdemokrat 1891, Nr. 16, 17. April.
- (27) ebd.
- (28) Der Sozialdemokrat 1891, Nr. 33, 14. August,
Nr. 48, 27. November,
Nr. 49, 4. Dezember.

Botschaft, Beilage II, S. 28.

- (18) ebd., S. 10.
Arbeiterstimme 1891, Nr. 29, 11. April,
Nr. 37, 9. Mai.
- (19) Börsenkurs: NZZ 1891, Nr. 103, 13. April,
Botschaft des Bundesrates betr. Ankauf der Centralbahnaktien, S. 12 f.
- (20) ebd. und S. 31 (Beilage IV: Ertragsrechnung für den Bund)
Bei einer Ertragswertberechnung geht man von einem gegenwärtigen oder zukünftigen Ertrag einer Sache aus, im Unterschied zum Kurs- oder Verkehrswert.
Bsp. hierzu: Kapitalisierung der jährlichen Rente von
Fr. 29,47 à 3/2 % ergibt ein Kapital von Fr. 842.-.
- (21) Arbeiterstimme 1891, Nr. 29, 11. April.
Das Vermögen der S.C.B. (Botschaft S. 23, Beilage V, BBl. 1891, Bd. I, S. 723) von 35,415 Mio Fr. wird durch die Anzahl (100 000) Aktien geteilt, was einen Betrag von 354,15 Fr. ausmacht. Die 545,85 Fr. ergeben sich aus der Differenz zu 1000.- Fr. des Rentenscheins.
- (22) Der Bund 1891, Nr. 331, 30 November.
Die Frage war 1891 noch nicht restlos geklärt. Der Bundesrat liess 1898, anlässlich des Rückkaufs der Hauptbahnen, die Frage der Rechtsstellung der Parteien untersuchen:
Huber und Laband: Zwei Rechtsgutachten über die Rechtsfragen, die sich aus dem Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen für deren Obligationenanleihen ergeben. Bern 1900.
ferner: Miller W.: Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen, S. 64 f.
- (23) NZZ 1891, Nr. 103, 13. April.
- (24) Arbeiterstimme 1891, Nr. 37, 9. Mai.
- (25) Der Sozialdemokrat 1891, Nr. 13, 27. März.
- (26) Der Sozialdemokrat 1891, Nr. 16, 17. April.
- (27) ebd.
- (28) Der Sozialdemokrat 1891, Nr. 33, 14. August,
Nr. 48, 27. November,
Nr. 49, 4. Dezember.

- (29) Der Sozialdemokrat 1891, Nr. 17, 24. August.
- (30) Die Arbeiterstimme 1891, Nr. 38, 13. Mai,
Nr. 42, 27. Mai,
Nr. 98, 9. Dezember.
- (31) NZZ 1891, Nr. 101 und 103, 11. und 13. April.
- (32) NZZ 1891, Nr. 101, 11. April.
- (33) NZZ 1891, Nr. 112, 22. April.
- (34) ebd. und Bericht des Eisenbahndepartementes über die Geschäftsführung im Jahre 1883, in: BB1. 1883, Bd. II, S. 442.
- (35) NZZ 1891, Nr. 12 f, 1./2. Mai.
In Oesterreich wurde das preussische Muster allerdings nicht so genau angewendet wie es hier scheinen könnte. S.a. Keller Gottfr., Staatsbahngedanke, S. 95 ff und 70 ff.
- (36) NZZ 1891, Nr. 146 f, 26./27. Mai,
Richard Emil, Kaufmännische Gesellschaft Zürich und Zürcher Handelskammer 1873 - 1923, Bd. II, S. 1097 ff, Zürich 1924.
- (37) ebd.
- (38) Nachtragsbotschaft des Bundesrates zur Botschaft vom 21. März 1891, vom 15. Mai 1891, betr. Ankauf ...
S.a. Der Bund 1891, Nr. 139 f, 21./22. Mai,
Ostschweiz 1891, Nr. 117, 24. Mai,
NZZ 1891, Nr. 141 f, 21./22. Mai.
Richard E., Kaufmänn. Gesellschaft Zürich, Bd. II, S. 1099.
- (39) ebd.
- (40) NZZ 1891, Nr. 146 f, 26./27. Mai.
- (41) Züricher Post 1891, Nr. 71, 25. März.
- (42) Züricher Post 1891, Nr. 75, 1. April.
- (43) Landbote 1891, Nr. 80, 7. April.
- (44) Journal de Genève 1891, Nr. 72 - 74, 25. - 27. März.
- (45) Journal de Genève 1891, Nr. 87, 12. April,
Nr. 129, 2. Juni.
- (46) Allgemeine Schweizer Zeitung 1891, Nr. 68, 21. März,
Nr. 113, 16. Mai,
Nr. 127, 3. Juni.
- (47) Der Bund 1891, Nr. 98, 10. April,
Landbote 1891, Nr. 86, 14. April: Die Konservativen betrachten die Verschiebung als Einleitung zur Verwerfung.
- (48) Schwyzer Zeitung 1891, Nr. 28, 8. April.

- (49) Schwyzer Zeitung 1891, Nr. 30, 15. April,
Nr. 45, 6. Juni.
- (50) Vaterland 1891, Nr. 77, 8. April,
Nr. 82, 14. April.
- (51) La Liberté (FR) 1891, Nr. 74, 1. April,
- (52) Zürcherische Freitagszeitung 1891, Nr. 11, 13. März.
- (53) Zürcherische Freitagszeitung 1891, Nr. 14, 3. April.
- (54) Ostschweiz 1891, Nr. 69, 25. März.
- (55) Ostschweiz 1891, Nr. 128, 7. Juni.
- (56) "Einstimmige Anträge der Kommission des Nationalrates 29. Mai 1891.

Bundesbeschluss betreffend Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn.

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsichtnahme einer Botschaft des Bundesrates vom 21. März 1891, beschliesst:

Art. 1. Dem vom Bundesrate mit einem Konsortium schweizerischer und deutscher Finanzinstitute unterm 5. März 1891 abgeschlossenen Verträge betreffend den Ankauf von 50 000 Aktien der schweizerischen Centralbahn wird unter dem Vorbehalt der Annahme des gleichzeitig vorgelegten Bundesgesetzes betreffend die Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften die Genehmigung erteilt.

Art. 2. Der Bundesrat wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Veröffentlichung dieses Bundesbeschlusses zu veranstalten.

Bundesgesetz betreffend die Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften.

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 21. März 1891, beschliesst:

Art. 1. Der Art. 6 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883 erhält folgende Fassung:

Die in Art. 640, Absatz 2 des Obligationenrechtes in bezug auf das Stimmrecht der Aktionäre enthaltenen Beschränkungen und Vorbehalte finden auf Eisenbahnaktien, welche sich im Besitz des Bundes oder der Kantone befinden, keine Anwendung.

Ebenso bleiben die Rechte, welche dem Bund und den Kantonen in Betreff der Verwaltung gegenüber einzelnen Eisenbahngesellschaften zur Zeit

zustehen, gewahrt, und es haben auch in Zukunft die Bundesbehörden die Befugnis, derartige Verhältnisse durch die Konzessionen oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ordnen oder zu genehmigen.

Art. 2. Durch diese Gesetzesabänderung (Art. 1) werden auch die Beschränkungen des Aktienstimmrechtes betroffen, welche in den zur Zeit in Kraft bestehenden Statuten der Eisenbahngesellschaften vorgesehen sind.

Art. 3. Der Bundesrat wird beauftragt, gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Weiterer Antrag.

Auf die vom Bundesrate verlangte Ermächtigung zum Ankauf des gesamten Centralbahnunternehmens wird zur Zeit nicht eingetreten."

Stenogr. Bulletin 1891, 1. Jhg., S.2 f.

- (57) Vogt Gustav, Was nun? Schweiz. Zeitfragen, Heft 22, S. 10 f, Zürich 1891.

Stockmar*, Künzli*, Bezzola*, siehe Anhang.

Stenogr. Bulletin 1891, 1. Jhg., S. 4 ff.

- (58) Stenogr. Bulletin 1891, 1. Jhg., S. 4 - 7.

(59) ebd., S. 9

(60) ebd., S. 17

(61) ebd., S. 18 f.

(62) ebd., S. 20 - 22.

(63) ebd., S. 25 f.

(64) ebd., S. 27 ff.

(65) ebd., S. 30 f.

(66) ebd., S. 34 -41.

(67) ebd., S. 47 - 51.

(68) ebd., S. 53 f.

(69) ebd., S. 54 f.

(70) ebd., S. 58 f.

(71) ebd., S. 60.

(72) ebd., S. 80. Im übrigen blieb der Wortlaut gleich wie ursprünglich.
Vgl. Anm. 56, dieses Kap.

(73) ebd., S. 80 - 84.

- (74) ebd., S. 84 f.
- (75) ebd., S. 90 und 97. (Wortlaut der neuen und endgültigen Fassung des Nationalrates)
- (76) ebd., S. 90 ff.
- (77) ebd., S. 91 ff.
- (78) ebd., S. 93 f.
- (79) ebd., S. 95 f.
- (80) ebd., S. 96.
- (81) ebd., S. 169 f.
- (82) ebd., S. 170 ff.
- (83) ebd., S. 175 ff.
- (84) ebd., S. 179 - 187.
- (85) ebd., S. 187 - 192.
- (86) ebd., S. 192 - 195.
- (87) ebd., S. 213 ff.
- (88) ebd., S. 225 ff.
- (89) ebd., S. 233.
- (90) ebd., S. 235.
- (91) ebd., S. 235 f.
- (92) NZZ 1891, Nr. 169, 18. Juni.
- (93) S.S. 136, zweiter Teil des Antrags.
- (94) Stenogr. Bulletin 1891, S. 237 f.
- (95) ebd., S. 237 f und S. 315.
- (96) ebd., S. 318 f
- (97) ebd., S. 319 ff.
- (98) Die Vertragsdauer wurde später bis 1. Januar 1892 erstreckt.
- (99) Stenogr. Bulletin, 1891, S. 322 ff.
- (100) ebd., S. 325.
- (101) ebd., S. 325 ff.
- (102) ebd., S. 329 f.
- (103) ebd., S. 330 ff.
- (104) ebd. und Gruner, die Schweiz. Bundesversammlung, 1848 - 1920.
- (105) Stenogr. Bulletin, 1891, S. 333 f.

- (106) ebd., S. 334.
- (107) BB1. 1891, Bd. III, S. 734.
- (108) Vogt Gustav, Was nun? Schweiz. Zeitfragen 22, Zürich 1891, S. 12 ff., weist ebenfalls auf die Unregelmässigkeiten bei der Behandlung in den Räten hin.
- Der Vertragstext wurde veröffentlicht in:
Furrer A.: Volkswirtschaftliches Lexikon der Schweiz, Bd. III,
S. 131 f., Bern 1891 und
"Correspondenzblatt zur Volksabstimmung vom 6. Dezember 1891", Nr. 1,
8. November, Bern 1891.
- (109) Das Zentralkomitee des Eidgenössischen Vereins beschloss anfangs Juli, das Referendum zu ergreifen. (Landbote 1891, Nr. 160, 11. Juli).
Der Eidgenössische Verein war 1875 von Konservativen der Kantone Basel, Bern, Zürich und Genf in Olten gegründet worden. Zielsetzung war u.a. mit Hilfe des Referendums sich den Bestrebungen der Radikalen zu erwehren.
- (110) Landbote 1891, Nr. 168, 21. Juli.
- (111) Referendumsvorlagen, Dringliche Bundesbeschlüsse, Volksinitiativen, Volksabstimmungen 1848 - 1974, Bern 1974, S. 141.
BB1. 1891, Bd. IV, S. 551 ff.
Jahrbuch, statistisches, der Schweiz, 2. Jhg., Bern 1892, S. 314 und 319.
S.a Tabelle 19, S. 171.
- (112) Wyniger, Bundesrat Dr. Zemp, S. 291.
- (113) Landbote 1891, Nr. 205, 3. Sept.
- (114) Keller, Staatsbahngedanke, S. 117 ff und
NZZ 1891, Nr. 262, 19. Sept. (Beilage).
- (115) NZZ, ebd.
- (116) NZZ 1891, Nr. 306, 2. November.
- (117) Tab. 18: Quellen: Die Schweizer Presse, Bern 1896, die betreffenden Tageszeitungen
- (118) NZZ 1891, Nr. 306, 2. Nov.
- (119) NZZ 1891, Nr. 310, 6. Nov.
Journal de Genève 1891, 251 ff, 26. Okt.
- Das Journal de Genève, brachte den Plan, den Chenevière 1883 entwickelt hatte, erneut in Diskussion, wobei das Vorgehen nach Chenevière 1891 eine Alternative zum Vorschlag des Bundesrates sein sollte. (S. S. 88)
Journal de Genève 1891, Nr. 283, 29. November.

- (120) NZZ 1891, Nr. 310, 6. November.
- (121) BBl. 1891, Bd. IV, S. 551 ff.
- (122) Vaterland 1891, Nr. 255, 8. November.
- (123) Züricher Post 1891, Nr. 263, 10. November,
Vaterland 1891, Nr. 258, 12. November,
Landbote 1891, Nr. 273, 21. November,
NZZ 1891, Nr. 325, 21. November.
- (124) Ostschweiz 1891, Nr. 261, 12. November.
- (125) Vaterland 1891, Nr. 259, 13. November.
- (126) Liberté 1891, Nr. 261, 13. November.
- (127) NZZ 1891, Nr. 315, 11. November.
- (128) Vaterland 1891, Nr. 258, 12. November.
- (129) Ostschweiz 1891, Nr. 258, 8. November.
- (130) Delegationen = Anteilscheine, die gewisse Rechte und Pflichten ihrer
Besitzer einschliessen.
- (131) NZZ 1891, Nr. 315, 11. November.
- (132) Gazette de Lausanne 1891, Nr. 265/267, 9./11. November.
- (133) Bündner Tagblatt 1891, Nr. 265, 12. November.
- (134) Der Grütlianer 1891, Nr. 133, 12. November.
- (135) Vaterland 1891, Nr. 258.f, 12./13. November.
s.a. Ostschweiz 1891, Nr. 262, 13. November.
- (136) Ostschweiz, ebd.
- (137) Appenzeller Volksfreund 1891, Nr. 92, 18. November.
auch erschienen in: Vaterland 1891, Nr. 265, 20. November.
- (138) Berner Zeitung 1891, Nr. 266, 11. November.
- (139) Ostschweiz 1891, Nr. 263, 14. November.
- (140) Züricher Post 1891, Nr. 262 f, 7./8. November.
- (141) Nationalzeitung 1891, Nr. 265, 11. November.
- (142) Zürcherische Freitagszeitung 1891, Nr. 47, 20. November.
- (143) Tagblatt der Stadt St. Gallen 1891, Nr. 47, 20. November.
- (144) Ostschweiz 1891, Nr. 262, 13. November.
- (145) Ostschweiz 1891, Nr. 273, 2. Dezember.
- (146) ebd.
- (147) Grütlianer 1891, Nr. 141, 1. Dezember.
- (148) Arbeiterstimme 1891, Nr. 38, 13. Mai.

- (149) ebd. 1891, Nr. 97, 5. Dezember.
- (150) Schwyzer Zeitung 1891, Nr. 92, 18. November.
- (151) Gazette du Valais 1891, Nr. 97, 5. Dezember.
- (152) Libertà 1891, Nr. 274, 2. Dezember.
- (153) Landbote 1891, Nr. 282, 2. Dezember,
ferner Botschaft des Bundesrates betr. Ankauf von Centralbahnaktien
..., S. 10 ff.
- (154) Vgl. Anm. 17 in Kapitel 6.
Arbeiterstimme 1891, Nr. 37, 9. Mai,
Gazette du Valais 1891, Nr. 97, 5. Dezember,
auch Dr. Ryf in der Zürcherischen Freitagszeitung 1891, Nr. 49,
4. Dezember.
- (155) Botschaft des Bundesrates betr. Ankauf von Centralbahnaktien ...,
S. 10 - 12.

Uebrigens beträgt die Durchschnittsdividende der Jahre 1860 - 1890
5,20 % resp. Fr. 26.- pro Jahr.
(Rückkaufsbotschaft 1897, S. 55, Beilage 17 d.)
- (156) Rede von Bundespräsident Welti in Basel vom 1. Dez. 1891, erschienen
als selbst. Publikation, Basel 1891, veröffentlicht u.a. in:

Landbote 1891, Nr. 283, 3. Dezember,
Bund 1891, Nr. 335 f, 4./5. Dezember,
s.a. S. 165 ff. dieser Abhandlung.
- (157) Ryf Joh., die schweizerische Staatsbahn, Zürich 1891 (Ohne Angabe des
Verfassers erschienen!)
- (158) ebd., S. 1 ff.
- (159) ebd., S. 46 f.
- (160) Zürcherische Freitagszeitung 1891, Nr. 49, 4. Dezember.
- (161) NZZ 1891, Nr. 331 f, 27./28. Dezember,

Richard E., Kaufmänn. Gesellschaft Zürich und Zürcher Handelskammer
1873 - 1923, Bd. II, S. 1201.
- (162) Ostschweiz 1891, Nr. 279, 4. Dezember.
- (163) Furrer A., Volkswirtschaftliches Lexikon der Schweiz, Bd. III, S.
131 f, s.a. Anm. 108.
- (164) BBl. 1890, Bd. III, S. 105 ff und 109.
- (165) BZZ 1891, Nr. 328, 24. November,
Vaterland 1891, Nr. 268, 24. November,
Arbeiterstimme 1891, Nr. 94, 25. November,
Zürcherische Freitagszeitung 1891, Nr. 48, 27. November.
- (166) NZZ 1891, Nr. 330, 26. November,
Zürcherische Freitagszeitung 1891, Nr. 48, 27. November.

- (167) Bund 1891, Nr. 327, 26. November.
- (168) Bund 1891, Nr. 330 und 332, 30. Nov./ 1. Dez.
NZZ 1891, Nr. 323, 19. November.
- (169) Die Eisenbahnverstaatlichung vor dem Schweizer Volke. Correspondenzblatt zur Volksabstimmung vom 6. Dezember 1891, Nr. 4, Bern 29. Nov. 1891.
- (170) Vaterland 1891, Nr. 270, 26. November
NZZ 1891, Nr. 329, 25 November.

Rede von Nationalrat Joseph Zemp in: Steiger Jak., Zur Orientierung über die Frage der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz, S. 219 ff, Zürich 1897.
- (171) Grütlianer 1891, Nr. 139, 26. November,
Vaterland 1891, Nr. 271, 27. November.
- (172) Züricher Post 1891, Nr. 272, 19. November.
- (173) ebd., 1891, Nr. 282. 1. Dezember.
- (174) ebd., 1891, Nr. 286, 5. Dezember.
- (175) Bund 1891, Nr. 335 f., 4./5. Dezember,
NZZ 1891, Nr. 338, 4. Dezember,

Weber, Bundesrat Emil Welti, S. 143 ff,
auch in: Züricher Post, Landbote, St. Galler Tagblatt, Thurgauer Zeitung, Appenzeller Zeitung, Emmentaler Blatt, Le National Suisse, ferner als selbst. Publikation erschienen.
- (176) Rückkaufsbotschaft 1897, S. 148 und Beil. 13 c, S. 43.
- (177) Vaterland 1891, Nr. 278, 5. Dezember.
- (178) Soldati gründete noch 1891 den Corriere del Ticino.
- (179) Il Dovere 1891, Nr. 273, 28. November.
- (180) Libertà 1891, Nr. 275 - 277, 3. - 5. Dezember.
- (181) Riforma 1891, Nr. 276 - 278, 2. - 4. Dezember.
- (182) Bund 1891, Nr. 335, 4. Dezember.
- (183) "Mit der Zentralbahn steht es nach neuesten Nachrichten ganz schlecht, was ich im Interesse des Landes sehr bedaure, ohne dass ich mich persönlich in meiner innern Ruhe irgendwie angegriffen fühle. Wenn ich nach 25 Jahren genug habe, so liegt der Grund sicher nicht in dem bevorstehenden Misserfolg, für den ich nicht verantwortlich bin."
Brief Bundespräsident Welti an Hans Weber, 9. November 1891,
in: Weber, Bundesrat Emil Welti, S. 187
- (184) Jahrbuch, statistisches, 2. Jhg., Bern 1892, S. 314 und 319.
- (185) ebd., S. 318 f. (Statistik geführt seit 1879).

- (186) Vaterland 1891, Nr. 280, 8. Dezember.
- (187) Arbeiterstimme 1891, Nr. 92, 18. November.
- (188) Ostschweiz 1891, Nr. 282, 8. Dezember.
- (189) Gazette du Valais 1891, Nr. 98, 8. Dezember.
- (190) La Liberté 1891, Nr. 286, 8. Dezember.
- (191) Zürcherische Freitagszeitung 1891, Nr. 50, 11. Dezember.
- (192) Bund 1891, Nr. 338, 7./8. Dezember.
- (193) Basler Nachrichten 1891, Nr. 325 f., 7./8. Dezember.
- (194) Thurgauer Zeitung 1891, Nr. 289, 9. Dezember.
- (195) Luzerner Tagblatt 1891, Nr. 287, 8. Dezember.
- (196) NZZ 1891, Nr. 342 f, 8./9. Dezember.
- (197) Bündner Tagblatt 1891, Nr. 287, 8. Dezember.
- (198) Il Dovero 1891, Nr. 281, 9. Dezember,
Riforma 1891, Nr. 280, 7. Dezember.
Gazzetta Ticinese 1891, Nr. 284, 7. Dezember.
- (199) Il Dovero 1891, Nr. 281, 9. Dezember.
- (200) Züricher Post 1891, Nr. 288, 8. Dezember.
- (201) Landbote 1891, Nr. 287, 8. Dezember.
- (202) Grütlianer 1891, Nr. 144, 8. Dezember,
Arbeiterstimme 1891, Nr. 98, 9. Dezember.
- (203) Weber, Bundesrat Emil Welti, S. 182 ff,
Bund 1891, Nr. 340, 9./10. Dezember,
NZZ 1891, Nr. 343, 9. Dezember.

7. Kapitel

- (1) NZZ 1891, Nr. 356f, 22.,23. Dezember.
- (2) NZZ 1892, Nr. 14, 14. Januar, Grütlianner 1892, Nr.5, 14. Januar.
- (3) Botschaft des Bundesrates vom 16.Juni 1871: Konzessionen sind Akte der Staatshoheit ... BBl. 1871, Bd. II, S. 647 ff, insbesondere S.655. Züricher Post 1892, Nr. 29, 2. Februar.
- (4) Vollständiger Wortlaut der Rede (Motion) Curti:
Züricher Post 1892, Nr.26, 28, 29, 30. Januar, 1., 2. Februar.
Berichterstattung: NZZ 1892, Nr. 30, 30. Januar.
- (5) NZZ 1892, Nr. 32, 1. Februar
- (6) Bundesrat Welti in der Debatte um den Aktienkauf S.C.B.,
Stenographisches Bulletin 1891, S. 17.
- (7) Botschaft des Bundesrates vom 10. Dezember 1889 in: BBl. 1889,
Bd. IV, S. 1120 ff.
- (8) BBl. 1897, Bd. III, S. 859, Bd. IV, S. 271 ff; E.A.S. nF, Bd XV, S. 23.
- (9) Basel 1894.
- (10) Siehe S. 101.
- (11) BBl 1893, Bd. V, S. 283 ff.
- (12) BBl 1896, Bd. III, S. 605 ff; E.A.S. nF, XIV, S. 202 ff.
- (13) Frey Julius, Das Projekt einer Fusion der Schweizerischen Centralbahn und der Nordostbahn, eine eisenbahnpolitische und eisenbahnrechtliche Studie, Aarau, 1893.

8. Kapitel

- (1) NZZ 1894, Nr. 179, 30. Juni.
- (2) Bericht des Verwaltungsrates der N.O.B., 1894, S. 1 ff.
- (3) NZZ 1894, Nr. 200, 21. Juli.
- (4) Der Bund 1894, Nr. 165, 15./16. Juni; Kessler, N.O.B., S. 223.
- (5) Ostschweiz 1894, Nr. 165, 21. Juli.
- (6) Der Bund 1894, Nr. 168, 18./19. Juni.
- (7) Ostschweiz 1894, Nr. 165, 21. Juli.
- (8) Stenographisches Bulletin 1895, S. 381f.
- (9) ebd. und: Der Bund 1894, Nr. 173, 24. Juni.
- (10) Stenographisches Bulletin 1895, S. 381 ff und (Schoch, Zentralbahnhandel) 1891, S. 182.

- (11) Der Bund 1894, Nr. 173, 24. Juni;
Amtl. Gesetzessammlung, nF, XV, S. 283 ff.
- (12) ebd., S. 288.
- (13) Zahlen nach Rückkaufsbotschaft 1897, S. 101.

9. Kapitel

- (1) Grütlianer 1892, Nr. 60, 26. Mai.
- (2) Basel 1894.
- (3) Basel 1877.
- (4) S.a. Referat von Joh. Fischer, Baden, über die rechtlichen Gesichtspunkte der Verstaatlichung in diesem Kapitel.
- (5) NZZ 1894, Nr. 342, 10. Dezember.
- (6) ebd.
- (7) Mitglieder waren: Nägeli, Regierungsrat, Zürich,
Gautschy[†], Grossrat, Basel,
Fischer[†], Advokat, Baden,
Scherrer, Fürsprecher, St. Gallen,
Sourbeck[†], Bern
J.F. Schär, Redaktor, Basel,
H. Greulich, Zürich,

als Suppleanten: Mettier, Redaktor, Zürich,
Felber, Professor, Zürich,
Seidel R[†], Redaktor, Zürich.

Qu: Züricher Post 1896, Nr. 13, 16. Januar.
- (8) NZZ 1895, Nr. 187, 8. Juli.
- (9) NZZ 1896, Nr. 14, 14. Januar.
- (10) NZZ 1897, Nr. 28, 28. Januar; Grütlianer 1896, Nr. 148, 19. Dezember.
- (11) NZZ 1896, Nr. 18, 18. Januar.
- (12) Landbote 1895, Nr. 158, 9. Juli
- (13) Revue 1895, Nr. 160, 9. Juli.
- (14) Gautschy Henry: Die Nationalisierung der schweizerischen Eisenbahnen,
Basel, 1894.
Die Notwendigkeit der Nationalisierung der
schweiz. Eisenbahnen, Basel, 1895.
- (15) ebd., Notwendigkeit, S. 4 ff.

- (16) Fischer Joh.: Die Eisenbahnverstaatlichung nach ihren rechtlichen Gesichtspunkten, Referat, Zürich, 1895.
- (17) Siehe: Keller, Staatsbahngedanke, Diss., Aarau, 1897.
- (18) Siehe Kap. 6, Anm. 37 und Furrer A., Volkswirtschaftliches Lexikon der Schweiz, Bd. III, S. 132 ff, Bern 1891.
- (19) Preisschrift, in: Schweizerische Blätter für Wirtschafts- und Sozialpolitik, Bern und Leipzig, 1896.
- (20) ebd. S. 319 f.
- (21) Grütlianer 1896, Nr. 88, 1. August.
- (22) Siehe Kap. 7, Anm. 3 und 4 dieser Abhandlung.
- (23) Bundesblatt 1895, Bd. IV, S. 53 ff, BBl. 1894, Bd. I, S. 1070 ff.
- (24) NZZ 1894, Nr. 337, 5. Dezember.
- (25) BBl. 1894, Bd. IV, S. 56.
- (26) Stenogr. Bulletin 1895, S. 724 - 727.
- (27) Botschaft des Bundesrates (Entwurf), in: BBl. 1895, Bd. IV, S. 53 ff.
- (28) Stenogr. Bulletin 1895, S. 713 (Verhandlungen des Ständerates).
- (29) Durch diese Regelung konnte der Bund Eisenbahnen im "Neuwert" übernehmen. Dem wertverminderten Material stand die Differenz zum Neuwert in Franken gegenüber.
- (30) Züricher Post 1896, Nr. 226, 25. September; Kurszettel in der NZZ.
- (31) Stenogr. Bulletin 1895, S. 723 - 738.
- (32) ebd., S. 771 ff.
- (33) ebd., S. 783 - 792.
- (34) ebd., S. 795 - 799.
- (35) ebd., S. 801.
- (36) Artikel 27, Absatz e der Normalkonzession (ab 1873) basierend auf dem Eisenbahngesetz von 1872 lautet:

"Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts."
Siehe Kap. 4, S. 53.

Artikel 22 des Rückkaufsgesetzes von 1896 sah im Entwurf vor:

"Dem Bundesgericht kommt die Entscheidung in allen denjenigen Fällen zu, für welche in den Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen die schiedsgerichtliche Erledigung vorgesehen ist. Für die daherigen Streitigkeiten gilt das in Abschnitt 2 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege vorgeschriebene Verfahren. Die Bestimmungen in den Konzessionen, handelnd von der Aufstellung von Schiedsgerichten zur Festsetzung der Rückkaufsentschädigungen und Entscheidung anderer Streitfragen werden aufgehoben."
BBl. 1895, Bd. IV, S. 53 ff.

- (37) Stenogr. Bulletin 1896, S. 15 - 82, Artikel 22: S. 52 ff.
- (38) ebd., S. 88.
- (39) ebd., S. 182 - 217, Votum Richard: S. 196 ff.
- (40) ebd., S. 219 - 223.
- (41) Züricher Post 1896, Nr. 151, 30. Juni.
- (42) Züricher Post 1896, Nr. 96, 24. April.
- (43) Züricher Post 1896, Nr. 154, 3. Juli.
- (44) Vaterland 1896, Nr. 150, 3. Juli.
- (45) Neue Glarner Zeitung 1896, Nr. 153, 3. Juli und Nr. 231, 2. Oktober.
- (46) Landbote 1896, Nr. 154, 3. Juli; St. Galler Stadtanzeiger 1896, Nr. 153, 2. Juli.
- (47) St. Galler Tagblatt 1896, Nr. 155, 4. Juli;
Der freie Rhätier 1896, Nr. 154, 3. Juli.
- (48) Allgemeine Schweizerzeitung 1896, Nr. 154, 3. Juli.
- (49) Ostschweiz 1896, Nr. 152, 2. Juli.
- (50) Berner Volkszeitung 1896, Nr. 54, 4. Juli.
- (51) Handelscourier 1896, Nr. 155 ff, 2. Juli;
Züricher Post 1896, Nr. 156, 5. Juli.
- (52) Züricher Post 1896, Nr. 158, 8. Juli.
- (53) NZZ 1896, Nr. 153, 3. Juni;
Eisenbahnerzeitung 1896, Nr. 47, 21. November.
- (54) Ostschweiz 1896, Nr. 230, 2. Oktober.
- (55) Ostschweiz 1896, Nr. 233, 6. Oktober.
- (56) Vaterland 1896, Nr. 226, 2. Oktober.
- (57) Züricher Post 1896, Nr. 205, 1. September und Nr. 225, 24. September.
- (58) Der freie Rhätier 1896, Nr. 231, 1. Oktober.
- (59) Züricher Post 1896, Nr. 230, 30. September.
- (60) Ostschweiz 1896, Nr. 229 und 230, 1./2. Oktober.
- (61) Zur Aufklärung über das Rechnungsgesetz. Ein Mahnwort an das Schweizervolk. Bern, 1896.
- (62) ebd., S. 30.
- (63) Züricher Post 1896, Nr. 231, 1. Oktober.
- (64) Züricher Post 1896, Nr. 229, 29. September.
- (65) Curti Theodor: Das Eisenbahnrechnungsgesetz. Ein Wort ans Schweizervolk. O.O.u.J.

- (66) Züricher Post 1896, Nr. 220, 18. September.
- (67) Droz Numa: La politique fédérale en matière des banques d'assurance et de chemins de fer. La Chaux-de-Fonds, 1896.
- (68) Züricher Post 1896, Nr. 232, 2. Oktober.
- (69) Vaterland 1896, Nr. 223, 29. September.
- (70) BBl. 1896, Bd. IV, S. 139 ff.
- (71) Neue Glarner Zeitung 1896, Nr. 233, 5. Oktober.
- (72) Die Schweizerbahnen, 1896, Nr. 35, 10. Oktober.
- (73) Liberté 1896, Nr. 232, 6. Oktober.
- (74) Thurgauer Wochenzeitung 1896, Nr. 157, 7. Oktober.
- (75) Gazette de Lausanne 1896, Nr. 235, 5. Oktober.
- (76) Allgemeine Schweizerzeitung 1896, Nr. 233 und 236, 3./6. Oktober.
- (77) Schweizerische Handelszeitung 1896, Nr. 118, 6. Oktober:
"Der Rechtsbruch ist sanktioniert."
- (78) Vaterland 1896, Nr. 228, 6. Oktober.
- (79) NZZ 1896, Nr. 277, 5. Oktober.
- (80) Aargauer Tagblatt 1896, Nr. 261, 5. Oktober.
- (81) Der Bund 1896, Nr. 278, 5./6. Oktober.
- (82) Stenogr. Bulletin, 1895, S. 734.
- (83) Grütlianer 1896, Nr. 88, 1. August.
- (84) Basler Nachrichten 1896, Nr. 237 und 238, 1./2. September.
- (85) Basler Nachrichten 1896, Nr. 272, 6. Oktober,
Grütlianer 1896, Nr. 148, 19. Dezember.
- (86) NZZ 1896, Nr. 312, 9. November.
- (87) NZZ 1896, Nr. 347, 14. Dezember.
- (88) St. Galler Stadtanzeiger 1896, Nr. 295, 15. Dezember.
- (89) Vorwärts 1896, Nr. 205, 16. Dezember,
NZZ 1896, Nr. 347, 14. Dezember.
- (90) Berner Volkszeitung 1896, Nr. 102, 19. Dezember.
- (91) Allgemeine Schweizerzeitung 1896, Nr. 295, 15. Dezember.
- (92) NZZ 1896, Nr. 300, 20. Dezember.
- (93) NZZ 1897, Nr. 28, 28. Januar und Grütlianer 1896, Nr. 148, 19. Dezember.
- (94) Der Bund 1896, Nr. 348, 15. Dezember.
- (95) Grütlianer 1896, Nr. 148, 19. Dezember.
- (96) NZZ 1897, Nr. 28, 28. Januar.

10. Kapitel

- (1) Stenogr. Bulletin 1897, S. 948 ff.
- (2) Rückkaufsbotschaft 1897, S. 110 ff.
- (3) ebd., S. 113.
- (4) ebd.
- (5) ebd., S. 114
- (6) Aus Beilage XI der Rückkaufsbotschaft 1897.
- (7) Beilage XIIa, Tabelle 31 der Rückkaufsbotschaft 1897.
- (8) Rückkaufsbotschaft 1897, S. 153.
- (9) ebd., S. 153 ff
- (10) Eingabe an das schweiz. Post- und Eisenbahndepartement, Eisenbahn-
abteilung, in Bern, 4. März 1897, in: Sammlung Eisenbahnrückkauf,
Zentralbibliothek, Zürich, S. 3f und BBl 1897, Bd.II, S. 897 ff.
- (11) ebd., Eingabe, S. 4.
- (12) ebd., S. 25
- (13) Züricher Post 1897, Nr. 75, 30. März.
- (14) Züricher Post 1897, Nr. 76, 31. März.
- (15) Berner Volkszeitung 1897, Nr. 26, 31. März.
- (16) Zürcher. Freitagszeitung 1897, Nr. 15, 9. April.
- (17) Die Schweizerbahnen 1897, Nr. 14, 3. April.
- (18) zit. nach NZZ 1897, Nr. 91, 1. April.
- (19) Appenzeller Volksfreund 1897, Nr. 32, 21. April.
- (20) Stenogr. Bulletin 1897, S. 207.
- (21) ebd., S. 203 - 219.
- (22) ebd., S. 221 - 230.
- (23) ebd., S. 241.
- (24) ebd., S. 242.
- (25) ebd., S. 243.
- (26) ebd., S. 271 - 278.
- (27) ebd., S. 313 - 332.
- (28) ebd., S. 332 - 336.
- (29) Rückkaufsbotschaft 1897, Beilage XV.
- (30) Stenogr. Bulletin, 1897, S. 341f.

- (31) ebd., S. 342 ff.
- (32) ebd., S. 344 - 348.
- (33) ebd., S. 353 und 357.
- (34) ebd., S. 437.
- (35) ebd., S. 479 und 489 ff.
- (36) ebd., S. 612 und 620 ff.
- (37) ebd., S. 715 ff und 746 ff.
- (38) ebd., S. 681 ff.
- (39) ebd., S. 745.
- (40) ebd., S. 793 ff.
- (41) ebd., S. 768.
- (42) ebd., S. 681.
- (43) ebd., S. 706 ff.
- (44) NZZ 1897, Nr. 168 und 169, 19./20. Juni.
- (45) Stenogr. Bulletin, 1897, S. 818 ff.
- (46) ebd., S. 827 - 838 und 852 ff.
- (47) ebd., S. 856 ff.
- (48) ebd., S. 859 - 877 und 895 - 906.
- (49) ebd., S. 925.
- (50) ebd., S. 775 ff.
- (51) ebd., S. 1319 ff.
- (52) A.S. nF, Bd. XVI, S. 553 ff.
- (53) Droz Numa, Der Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen, Basel und Genf, 1898, S. 8.
- (54) ebd., S. 26 und 55.
- (55) de Laveleye G., Le rachat des chemins de fer suisses. Bruxelles, 1897.
- (56) Tallichet Ed., Le peuple suisse doit-il racheter ses chemins de fer? Lausanne, 1898.
- (57) Barbey C., Une conséquence necessaire de l'effondrement du rachat. Genève et Bâle, 1898.
- (58) Radikalinsky Basileo, Wie der Mutz um die Bahnen wirbt. Zürich 1898.
- (59) Stettler E., Zu Gunsten der Eisenbahnverstaatlichung. Ein geschichtlicher Nachweis für die Notwendigkeit des Rückkaufs der Eisenbahnen durch den Bund. Zürich, 1898, S. 5.

- (60) Steiger J., Zur Orientierung über die Frage der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz, Zürich, 1898, S. 23ff und 33ff.
- (61) ebd., S. 45 ff und 59 ff.
- (62) ebd., S. 178.
- (63) ebd., S. 185.
- (64) ebd., S. 227 ff.
- (65) Steiger J., Milliardenschuld und Amortisation, Basel, 1898.
- (66) Quellen: Die Schweizer Presse, Bern 1896,
die betreffenden Tageszeitungen.
- (67) Vaterland 1898, Nr. 35, 13. Februar.
- (68) Vaterland 1898, Nr. 19, 25. Januar.
- (69) Libérté 1898, Nr. 31 und 32, 9./10. Februar.
- (70) Libérté 1898, Nr. 29, 6. Februar.
- (71) Libérté 1898, Nr. 26, 2. Februar.
- (72) Libérté 1898, Nr. 17, 22. Januar.
- (73) Libérté 1898, Nr. 40, 19. Februar.
- (74) Libertà 1898, Nr. 40, 19./20. Februar.
- (75) Gazette du Valais, 1898, Nr. 12 und 13, 9. und 12. Februar.
- (76) Gazette du Valais, 1898, Nr. 14 und 15, 16. und 20. Februar.
- (77) Journal de Genève 1898, Nr. 44, 20. Februar.
- (78) Journal de Genève 1898, Nr. 41 und 42, 17. und 18. Februar.
- (79) Allgemeine Schweizerzeitung 1898, Nr. 43, 20. Februar.
- (80) Flugblatt als Beilage zum Vaterland 1898, Nr. 35, 13. Februar.
- (81) Berner Tagblatt 1898, Nr. 78, 16. Februar. (Organ der bern. Volkspartei).
- (82) Zürcherische Freitagszeitung 1898, Nr. 5 und 6, 4./11. Februar.
- (83) Die Schweizerbahnen 1898, Nr. 7, 16. Februar.
- (84) Züricher Post 1898, Nr. 2, 4. Januar.
- (85) Ostschweiz 1898, Nr. 40, 19. Februar.
- (86) Le Genevois 1898, Nr. 42, 19. Februar.
- (87) Basler Nachrichten 1898, Nr. 49, 19. Februar.
- (88) Confédéré 1898, Nr. 14, 16. Februar.
- (89) Züricher Post 1898, Nr. 2, 4. Januar.
- (90) La Revue 1898, Nr. 32, 9. Februar;
Landbote 1898, Nr. 40, 17. Februar.

- (91) Grütlianer 1898, Nr. 17, 12. Februar.
- (92) Arbeiterstimme 1898, Nr. 15, 19. Februar.
- (93) La Revue 1898, Nr. 36 und 41, 14./19. Februar.
- (94) Il Dovere 1898, Nr. 40, 19. Februar.
- (95) Winiger, Bundesrat Dr. Zemp, S. 429 ff;
Luzerner Tagblatt 1898, Nr. 31 - 33, 8. - 10. Februar.
- (96) Allgemeine Schweizerzeitung 1898, Nr. 39, 16. Februar.
- (97) Referendumsvorlagen, dringliche Bundesbeschlüsse, Volksinitiativen, Volksabstimmungen 1848 - 1974, Bern 1974.
- (98) Statist. Jahrbuch der Schweiz, 7. Jhg., Bern 1898, S. 348 f.
- (99) Schweizerische Blätter für Volkswirtschaft und Sozialpolitik, 6. Jhg., Bern 1898, S. 120 ff.
- (100) NZZ 1898, Nr. 52, 21. Februar.
- (101) Züricher Post 1898, Nr. 52, 21. Februar.
- (102) Die Botschaft 1898, Nr. 23, 21. Februar.
- (103) Le Genevois 1898, Nr. 43 und 44, 21./22. Februar.
- (104) Journal de Genève 1898, Nr. 46, 22. Februar.
- (105) Journal de Genève 1898, Nr. 45, 21. Februar.
- (106) Nationalzeitung 1898, Nr. 44, 22. Februar.
- (107) Arbeiterstimme 1898, Nr. 16, 23. Februar.
- (108) Grütlianer 1898, Nr. 21, 22. Februar.
- (109) Vorwärts (Basel) 1898, 22. Februar.
- (110) Ostschweiz 1898, Nr. 41, 21. Februar.
- (111) ebd.
- (112) Vaterland 1898, Nr. 42, 22. Februar.
- (113) Gazette du Valais 1898, Nr. 16, 23. Februar.
- (114) Appenzeller Volksfreund 1898, Nr. 16, 23. Februar.
- (115) Libérté 1898, Nr. 42, 22. Februar.
- (116) Schwyzer Zeitung 1898, Nr. 16, 26. Februar.
- (117) Basler Volksblatt 1898, Nr. 43, 22. Februar.
- (118) Gazette de Lausanne 1898, Nr. 42, 21. Februar.
- (119) Libertà 1898, Nr. 41, 21./22. Februar.
- (120) Berner Tagblatt 1898, Nr. 87, 22. Februar.

- (121) Zürcherische Freitagszeitung 1898, Nr. 8, 25. Februar.
- (122) Allgemeine Schweizerzeitung 1898, Nr. 44, 22. Februar.
- (123) Die Schweizerbahnen 1898, Nr. 8, 23. Februar.

Anhang I

Biographien der Parlamentarier (Kennzeichnung im Text: *)

- Schema: 1. Name 2. Geburts- und Todesjahr 3. Kantonszugehörigkeit
4. Mandat als Parlamentarier:
N: Nationalrat S: Ständerat BR: Bundesrat
5. Berufliche Laufbahn
6. Parteizugehörigkeit
7. Verbindungen zur Wirtschaft
8. Ergänzende Bemerkungen

-
1. Ador Gustave 2. 1845 - 1928 3. GE
4. S 1878 - 1880, N 1889 - 1917, BR 1917 - 1919
5. Advokat, Regierungsrat 1879 - 1880 Justiz, 1885 - 1897 Finanzen.
6. Dem., Präsident der demokratischen Partei und des "Cercle démocratique".
In der BVers.: lib., Zentrum.
7. Verwaltungsrat: Paris- Lyon - Méditerranée - Bahn, seit 1881
Suisse Occidentale 1881 - 89
Caisse hypothécaire du Canton de Genève 1885 - 98
Banque de Commerce de Genève 1898 - 1906
Société financière italo - suisse 1901 - 1921
Banque nationale suisse 1906 - 1911
Journal de Genève 1886 - 1918.
8. Anhänger der direkten Demokratie. Gegen den Rückkauf der Eisenbahnen und
Gründung einer Staatsbank (1897).
1. von Arx-Brunner Casimir 2. 1852 - 1931 3. SO
4. S 1887 - 1922
5. Angest. der S.C.B, dann Bank Graffenried & Co Bern, Vers. Agentur in Olten
1876 - 1921, Direktor der Soloth. Kant. Bank 1887/88 (Schläpfer).
Stadtammann in Olten.

6. Freisinnig. In der BVers.: Radikal-demokratisch.
7. Präsident der Solothurner Kantonal-Bank 1887 - 1929.
Verwaltungsrat der Eidgenössischen Bank 1892 - 1930 (Präsident und Re-
organisator 1892- 1894)
der Centralbahn 1895 - 1901
der SBB 1902 - 1923
des EW Olten 1895 - 1931.
Vorstandsmitglied des Solothurner Handels- und Industrievereins 1886-1907.
8. Als Ständerat finanzpolitische Autorität, daher mehrfach Mitglied entspr.
Kommissionen und Expertenkommissionen, Eisenbahn-Rückkauf-1891.
Einer der Initianten der Eisenbahn-Verstaatlichung.

1. Baldinger Emil 2. 1838 - 1907 3. AG
4. N 1876 - 1907
5. Ing. ETH, Kreisförster Baden, Kant. Oberförster.
6. Anfänglich gemässigt liberal, zeitweise konservativ.
In der BVers zuerst Mitte, ab 1887 wild.
7. Verwaltungsrat der Elektrizitätsgesellschaft Baden 1893 - 1899
der N.O.B. 1895 - 1902.
8. Bemühte sich vergeblich um Surbtalbahn.

1. Bavier Johann Baptist 2. 1795 - 1856 3. GR
4. N 1848 - 1856
5. Chef des Bankhauses Simeon und J.B. Bavier, Chur, 1825 ff.
Stadtrichter in Chur 1830 - 1831. Mitglied des Kantonsgerichts 1846 -51.
Tagsatzungsgesandter 1831 - 35.
6. Gemässigt Lib. In der BVers.: Mitte.
8. 1835 Mitglied der erweiterten Kommission der Südostbahn.
1852 gegen Staatsbahn.

1. Benziger Nikolaus 2. 1830 - 1908 3. SZ
4. N 1883 - 1905, S 1905 - 1908
5. Verlagsbuchhändler, Gerichtssubstitut, Regierungsrat 1872 - 74 im Erziehungswesen.
6. Konservativ gemässigter Föderalist. In der BVers. Kath. Konservativ.
7. Teilhaber Fa. Benziger.
Verwaltungsrat der Rentenanstalt 1872 - 78.

1. Berthoud Jean 2. 1846 - 1916 3. NE
4. S1883 - 1889 und 1896 - 1908
5. Advokat in Môtier, Richter 1874 - 1880 und 1889 - 1896.
Gerichtspräsident von Neuenburg.
Regierungsrat 1896 - 1908, Justiz.
6. Radikal. In BVers.: links, dann rad. - demokratisch.

1. Bezzola Andreas 2. 1840 - 1897 3. GR
4. S 1880 - 1881, N 1881 - 1893.
5. Advokat in Zernez. Redaktor der Posta d'Engiadina.
Mitarbeiter am Freien Rätier. Kantonsrichter 1875 - 94.
Bundesrichter 1893 - 97.
6. In BVers.: Radikal-demokratisch.
7. Verwaltungsrat der Jura-Simplonbahn 1890 - 92 (Vertreter des Bundesrates).
Mitglied der Kommission für Ostalpenbahn.
8. 1872 - 74 Revisionist (Zentralist). Volksliederdichter und Schriftsteller.

1. Bischoff Achilles 2. 1795 - 1867 3. BS
4. N 1848 - 1853.
5. Tuchfabrikant in Como, dann Bankier in Basel. Im Kleinen Rat 1847 - 1850.
6. Juste-milieu, Anhänger eines gemässigten Zentralismus, vor allem auf die Wirtschaftliche Situation bezogen.

7. Beeinflusste die Linienführung der franz. Ostalpenbahn und der badi-
schen Bahn nach Basel.
Mitbegründer der S.C.B.
Vizepräsident der Bank in Basel 1845 - 1848.
8. Befürworter des Gotthardbahnprojektes bereits während der fünfziger
Jahre. 1847/48 Organisator des eidg. Zollwesens (Aarauer Zollkonferenz,
Ablösung der kantonalen Zölle). Auch in der Postgesetzkommission forder-
te er Einheitstaxen.
1852 für Staatsbahn.

- | | | |
|---|----------------|-------|
| 1. <u>Blanchenay Louis</u> | 2. 1801 - 1881 | 3. VD |
| 4. N 1848.-1860 | | |
| 5. Advokat am Appellationsgericht. Regierungsrat 1839 - 1861. | | |
| 6. Radikal (gouvernemental). In BVers.: Linke. | | |
| 7. Verwaltungsratspräsident der Waadtländer Kantonalbank.
Präsident der Salinen von Bex. | | |
| 8. 1852 gegen Staatsbahn. | | |

- | | | |
|--|---------------------------------------|--------------|
| 1. <u>Blumer Othmar</u> | 2. 1848 - 1900 | 3. ZH |
| 4. S 1890 - 1900, Präsident 1896/97 | | |
| 5. Kaufmann, Auslandvertreter der Firma Imhof-Hotze, Winterthur. Associé
bei Imhof-Blumer & Co. Kaufmännischer und industrieller Leiter.
Handelsrichter 1874 - 87. | | |
| 6. Lib. In BVers.: Bis 1893 Mitte, ab 1894 Rad.-dem. | | |
| 7. Verwaltungsrats-Präsident der Bank in Winterthur 1875 - 1900,
Verwaltungsrat: Rentenanstalt | | 1894 - 99 |
| | Versicherungsgesellschaft Winterthur, | 1875 - 84 |
| | Mech. Seidenstoffweberei Winterthur | 1872 - 1900. |
| 8. Befürworter Eisenbahn-Rückkauf: Vortrag in Winterthur. | | |

- | | | |
|-----------------------------|----------------|-------|
| 1. <u>Chenevière Arthur</u> | 2. 1822 - 1908 | 3. GE |
|-----------------------------|----------------|-------|
4. N 1878 - 1884.
5. Bankier. Tritt mit achtzehn Jahren in die Bank Bonna & Cie. ein und gründet 1868 seine eigene Bank. Regierungsrat 1864 - 1871 (Finanzen).
6. Unabhängig, dann demokratisch. In BVers.: Zentrum.
7. Verwaltungsrat: Association commerciale et industrielle de Genève, Lebensversicherungsges. "La Genevoise", Handelsbank Basel, Association financière de Genève, Schweizerische Eisenbahnbank Basel, Société financière franco-suisse, Gründungsmitglied der Deutschen Vereinsbank Frankfurt.

- | | | |
|--------------------------|----------------|-------|
| 1. <u>Cornaz Auguste</u> | 2. 1834 - 1896 | 3. NE |
|--------------------------|----------------|-------|
4. S 1867 - 1868, 1876 - 1893.
5. Professor für Geschichte, Geographie, französische Sprache und Literatur am Collège von Moudon. Redaktor an der "La Suisse" (rad.) in Bern 1857 - 60. Direktor der Zeitung "Le National Suisse" 1860 - 64. Advokat. Kantonal Auditor. Regierungsrat 1872 - 93. Bundesrichter 1893 - 96.
6. Radikal. In BVers.: Links, dann rad.-dem.
8. Aussergewöhnlicher Jurist und Staatsmann. Reformierte die Justiz des Kantons Neuenburg. Befürworter der Bundesverfassungsrevision 1873.

- | | | |
|------------------------------|----------------|-------|
| 1. <u>Cramer-Frey Konrad</u> | 2. 1834 - 1900 | 3. ZH |
|------------------------------|----------------|-------|
4. N 1883 - 1900
5. Kaufmann. Buchhalter. Leiter des Exportgeschäfts Kummier & Cie. in Bahia. Gründung einer Filiale in Pernambuco und Leitung derselben von Aarau, später von Zürich aus.
6. Lib. In BVers.: Mitte, dann lib.-dem. Kam für A. Escher in den Nationalrat. Nach dem Tode Eschers das eigentliche Haupt der "Zentrumsfraktion".
7. Verwaltungsrat Schweizerische Kreditanstalt 1878 - 91. In der Verwaltungskommission der NZZ. Aufsichtsrat der Schweizerischen Lebensvers.- und Rentenanstalt. Vorstandsmitglied der Kaufmännischen Gesellschaft Zürich

und deren Präsident 1882 - 1900.

8. Führender Wirtschaftspolitiker. Experte des Bundesrates für Handelsverträge 1880 - 1900. Befürworter von Kampfzöllen aber doch für freien Handel innerhalb der Möglichkeiten.

1886 Motion für Schaffung einer Bundesbank, die er 1896 im Projektstadium bekämpft. 1897 verlangt er in einer neuen Motion ein gemischtes System.

Befürworter des Eisenbahnrückkaufs als Referent der Nationalratskommission und als Experte des Bundesrates.

Freunde: Ador, Wunderli-von Muralt (sein Mitarbeiter).

1. Curti Theodor

2. 1848 - 1914

3. SG

4. N. 1881 - 1902

5. Kriegsberichterstatte für die Frankfurter Zeitung im Elsass 1870.

Redaktor der St. Galler Zeitung 1871/72. Journalist und politischer Redaktor der Frankfurter Zeitung 1873-79. 1879 Gründung Züricher Post und Leitung als Chefredaktor bis 1894. Regierungsrat in St. Gallen 1894 - 1902. Direktor der Frankfurter Zeitung 1902 - 1914.

6. Geistiger Führer des demokratischen Linksflügels der St. Galler Liberalen seit 1880. In BVers.: Als "Unabhängiger" zur Linken gezählt. 1887 mit Scherrer, Greulich und Decurtins Gründer des Arbeiterbundes.

7. Verwaltungsrat als Kantonsvertreter bei der N.O.B. 1896 - 1902 und bei der V.S.B. 1896 - 1901. Verwaltungsrat beim St. Galler Stadtanzeiger 1892.

8. Journalist und Parlamentarier von überragender Bedeutung, der als Wegweiser einer neuen Zeit wirkt. Vertrauensmann der kant. Arbeiter- und Grütlivereine in Zürich 1881 - 94. Als Journalist und Parlamentarier Exponent jener "äussersten Linken", die sich auf Grütlianer und Demokraten stützt und durch entschiedene Hinwendung zum Staatsinterventionismus, ja Staatssozialismus, die soziale Frage auf dem Wege der Sozialreform zu lösen versucht. Programm mit vier Schwerpunkten: Ausbau der Volksrechte, Kultur- und Schulpolitik, Gesamtkonzeption der Wirtschafts- und Sozial-

politik, zur Ueberwindung des Kulturkampfes und Unterstützung der wirtschaftlich schwachen Erwerbsgruppen. Treibt seit 1883 die Eisenbahnverstaatlichung energisch voran. Kämpft für Zündholz- und Tabakmonopol, für Verstaatlichung der Wasserkräfte.

Roman: "Johann Elmer".

1. Dietler Hermann (Hans) 2. 1839 - 1924 3. SO
4. N 1875 - 1879
5. Ing. der Oronbahn 1860 - 62, der Emmentalbahn 1862 - 64.
Solothurner Kant. Ing. 1864 - 66. Regierungsrat 1866 - 71.
Sektionsing. der Jura-Bern-Bahn 1871 - 73. Direktor der Emmentalbahn
1873 - 79. Direktionsmitglied der Gotthardbahn seit 1879, Vizepräsident
1890 - 1904, Präsident seit 1908. Mitglied der Liquidationskommission
1909 - 12.
6. Freis. in BVers.: Linke.
7. Verwaltungsrat der Gotthardbahn 1879 - 1913.
8. Eisenbahnfachmann über die Grenzen der Schweiz hinaus. Mitglied der internationalen Eisenbahnkonferenz. In der Studienkonferenz für Elektrifikation der Normalbahnen. Trat für Doppelspur der Gotthardbahn ein. Als Nationalrat Befürworter der Gotthardnachsubvention 1878/79. Vorkämpfer des Eisenbahnrückkaufs. Diverse eisenbahntechnische Gutachten.

1. Escher Alfred 2. 1819 - 1882 3. ZH
4. N 1848 - 1882
5. Privatdozent an der Universität Zürich für deutschen und französischen Zivilprozess. Erster Staatsschreiber. Regierungsrat 1848 - 55.
Direktionspräsident der N.O.B. von 1855-1877. Direktionspräsident der Gotthardbahngesellschaft 1872-1878.
6. In Zürich zuerst ultra-radikal (gegen Rüttimann), dann Führer der Liberalen im Kanton (Aera Escher 1845 - 55). Entwicklung eines geschlossenen Regierungssystems wobei die Zürcher Politik oft von der N.O.B. (und der

Kreditanstalt) abhängig ist.

In BVers.: Escher-Kreis (Mitte).

7. Verwaltungsrat der N.O.B. 1852 - 82 als Präsident. Verwaltungsrat der Gotthardbahngesellschaft 1870 - 78, der Schweizerischen Kreditanstalt 1856 - 77.
8. Verfechter einer eidgenössischen Universität und eines eidg. Polytechnikums. Im Mittelpunkt eisenbahnpolitische Kämpfe. Protagonist im Oronbahn-Konflikt. Eisenbahnsonderbund 1858 unter Eschers Führung (VD, NE, AG, TG, SH, BL, ZH) gegen die Anhänger des Zweiliniensystems (SG, LU, ZG, BE, FR). Nach Zusammenbruch der Ost-West-Bahn (Berner-Abschnitt) hat die Escherpartei im Nationalrat Oberhand. Die Wahlen 1866 sind von den Gotthardanhängern (Escher) und den Lukmanieranhängern bestimmt. Ursprünglich ordnete er seiner Politik auch die Wirtschaftsinteressen unter, aber bereits 1852 protestierte er gegen die extreme Auslegung des Wohlfahrtsartikels der Bundesverfassung (Art. 2). Nun galten ihm die Bahnen alles; niemand sollte ihnen erschwerende Bedingungen auferlegen. Seine Parteipolitik ging immer mehr in materiellen Interessenkonflikten auf und trug dazu bei, dass die Jahre nach 1852 zu "der ideenlosesten Periode der Schweizergeschichte" wurden (Gagliardi). Seine wirtschaftliche Machtstellung forderte denn auch die politischen Gegner immer mehr heraus, die ihm 1878 einen entscheidenden Schlag versetzten.

- | | | |
|----------------------------|----------------|-------|
| 1. <u>Feer-Herzog Carl</u> | 2. 1820 - 1880 | 3. AG |
|----------------------------|----------------|-------|
4. N 1857 - 1880
 5. Inhaber der grössten Seidenbandfabrik der Schweiz.
 6. Liberal. In der BVers.: bis 1860 Linke, dann Mitte.
Neben Escher führender Politiker des sogenannten Zentrums 1869 - 1880.
 8. Lehnte Berufung in den aarg. Regierungsrat mehrmals ab. Experte und Unterhändler des Bundesrates in Währungs-, Bahn- und Zollfragen. Handelsverträge im Auftrag des Bundesrates mit Frankreich 1864, Italien 1868, Oesterreich 1868, Norddeutscher Bund und Spanien 1869, Russland 1872 und Persien 1873. In der Zollpolitik grundsätzlich freihändlerisch eingestellt,

befürwortete aber Kampfzölle (USA 1878).

Hauptvorkämpfer der Gotthardbahn, führte die diesbezüglichen Missionen bei der italienischen und deutschen Regierung durch. Auf dem Gebiet des Rechtswesens Zentralist.

Publikationen: Les Chemins de Fer alpestres et le Saint Gothard, Paris 1865,
Zur Lage der schweizerischen Industrie, Basel 1878.

1. Forrer Johann Ludwig 2. 1845 - 1921 3. ZH
4. N 1875, 1876 - 1878, 1881 - 1900, BR 1903 - 1917.
5. Leutnant der Kantonspolizei, Staatsanwalt 1870 - 73. Anwaltsbüro in Winterthur. Direktor des Zentralamtes für internationale Eisenbahntransporte in Bern 1900 - 1902. Bundesrat 1903 - 1917.
6. Führer der Demokratischen Partei. Er hielt die Partei während der Krise (Nationalbahn) zusammen. In BVers.: Linke, während der achtziger und neunziger Jahre Vertreter einer fortschrittlichen Sozialpolitik.
7. Verwaltungsrat der Gotthardbahngesellschaft 1896 - 1899.
8. Kämpfte für Rechtsvereinheitlichung, Eisenbahnrückkauf und Gotthardnachsubvention 1878/79. Entwurf eines Gesetzes für Kranken- und Unfallversicherung (1900 verworfen).

1. Gaudard Emile 2. 1856 - 1941 3. VD
4. N 1894 - 1928 Präs. 1897 - 98
5. Advokat 1880 - 1911.
Als Suppleant ans Bundesgericht gewählt 1896, nimmt aus Protest gegen Einführung des neuen ZGBs Rücktritt und praktiziert nicht mehr als Anwalt.
6. Zuerst liberal, dann radikal. BVers.: rad.-dem.
7. Verwaltungsrat: Caisse d'épargne de Vevey
Banque Cant. Vaudoise 1912 - 34
Nationalbank 1906 - 41
Jura- Simplon (Bundesvertreter) 1900 - 1902
SBB 1902 - 1937

Chemins de fer électriques veveysans
mehrerer Hotels (Victoria Interlaken, Grand Hôtel de
Territet, Trois Couronnes Vevey)

Präsident mehrerer Finanzgesellschaften.

8. Autor der Motion zur Förderung der Bundesbank 1897.
Hat Vorschlag zum BR abgelehnt.

- | | | |
|---|----------------|-------|
| 1. <u>Gavard P.-Alexandre</u> | 2. 1845 - 1898 | 3. GE |
| 4. S 1884 - 90, | 1896 -98 | |
| 5. Schulvorsteher Ecole industrielle et commerciale de Genève,
Departementssekretär,
Regierungsrat 1877 - 89 und 1897 - 98. Redaktor am "Genevois" 1889 - 92,
Prof. f. Schweizergeschichte an der Akademie von Neuenburg 1892.
Hauptorganisator der Landesausstellung 1896 in Genf. | | |
| 6. Rad. | | |
| 7. Verwaltungsrat: Caisse Hypothécaire du Ct. de Genève 1877 - 86
Suisse Occidentale 1881 - 89. | | |
| 8. Autor verschiedener Pädagogik- und historischer Arbeiten. | | |

- | | | |
|--|----------------|-------|
| 1. <u>Geel Johannes junior</u> | 2. 1854 - 1937 | 3. SG |
| 4. S 1896 - 1931 Präs. 1914/15. | | |
| 5. Advokat und Bezirksgerichtsschreiber, Staatsanwalt 1890 - 97,
Kantonsrichter 1897 - 1924, Präs. seit 1900,
Mitglied des Handelsger. | | |
| 6. Lib., freis. Flügel, dann freis.-dem. BVers.: Rad.-dem. | | |

- | | | |
|---|----------------|-------|
| 1. <u>Göttisheim Friedrich (Fritz)</u> | 2. 1837 - 1896 | 3. BS |
| 4. S 1881 - 1896. | | |
| 5. Lehrer (Dr. phil. II). Redaktor am Tagblatt der Stadt Basel. Regierungs-
sekretär. Ratsschreiber und ab 1875 Staatsschreiber. Redaktor an den | | |

Basler Nachrichten 1882 - 1896. Privatdozent für Gesundheitspflege 1870-1891.

6. Führer der freisinnigen Partei. 1894 - 96 Präsident der freisinnig-demokratischen Partei der Schweiz.

In der BVers.: Rad.-dem.

7. Mitgründer und Förderer des Allg. Consumvereins Basel. Im Vorstand des Basler Gewerbevereins.

8. Vertreter der Mittelstandsinteressen. Hauptförderer einer obligatorischen Krankenversicherung.

1. Hildebrand Joseph 2. 1855 -1935 3. ZG

4. S 1886 - 1934, Präs. 1898

5. Landwirt, Anwalt, Staatsanwalt 1878 - 1909.

Regierungsrat 1909 - 1930: Justiz, Handel und Landwirtschafts- Departement.

6. Katholisch-kons.

7. Mitgründer der Kantonal-Bank Zug.

Präsident des Bankrates 1892 - 1935.

Mitglied des Landwirt. Vereins Zug.

1. Hoffmann H. Arthur 2. 1857 - 1927 3. SG

4. S 1896 - 1911, BR 1911 - 1917

5. Anwalt 1880 - 1911

BR 1911 - 1917: Justiz, Militär, politisches Departement.

6. Neugründer der städt. Lib. Vereins, Präsident des kant. Lib. Vereins → seit 1912 Freis.-dem. Partei. Zentralleitung der Freis.-dem. Partei d. Schweiz: 1894 - 1898. In der BVers.: Rad.-dem.

7. Verwaltungsrat: Watt AG Glarus 1898 - 1927

Maschinenfabrik Oerlikon 1923 - 1927

V.S.B. 1896 - 1902., Präs. 1901 - 1902.

SBB 1918 - 1923 (Vertreter des BR), Splügenkomm.

Helvetia Unfall 1891 - 1910

Schweiz. Kreditanstalt 1899 - 1911

Schweiz. Unionsbank ab 1889.

8. Mitglied der bundesrätlichen Expertenkommission für die Finanzierung der Bundesbahnen.

Leiter der Rückkaufsverhandlungen der V.S.B.

1. Holdener Fridolin

2. 1829 - 1904

3. SZ

4. N 1872 - 1896

5. Rechtsanwalt. Bezirksstatthalter ab 1858. Führt Sparkasse "Holdener - Styger" ab 1861. Kantonsrichter 1866 - 1896. Präsident des Kantonsgerichtes 1874 - 94. Substitut des Bundesgerichtes ab 1890.

6. Katholisch-konservativ.

8. Bekannt als tüchtiger Geschäftsmann und guter Redner.

1. Hungerbühler Johann Matthias

2. 1815 - 1884

3. SG

4. N 1848 - 1875

5. Hauslehrer. Anwalt in St. Gallen. Staatsschreiber. Im Kleinen Rat 1838 - 1859. Redaktor an der St. Galler Zeitung 1839 - 41. Anwalt 1859 - 61. Regierungsrat 1862 - 64. Kantonsgerichtspräsident 1864 - 73.

6. In der Bundespolitik zunächst radikal. Verwarf 1848 das Zweikammersystem und forderte die Wahl einer verfassungsgebenden Nationalversammlung. In wirtschaftspolitischer Hinsicht huldigte er einem ausgesprochenen Liberalismus. Setzte sich 1852 für Privatbau der Eisenbahnen ein, 1849 für absoluten Freihandel.

In der BVers.: Linke, seit 1866 Mitte.

7. Präsident Aktienverein Kreditanstalt St. Gallen 1854 - 71. Präsident des st. gallischen Eisenbahnvereins 1846. Verwaltungsrat der St. Gallen - appenzellischen Eisenbahngesellschaft 1853 - 56. Verwaltungsrat der Lebensversicherung "La Suisse".

8. Kulturkämpfer. 1835 ausgesprochener Anhänger des josephinischen Staatskirchentums. Forderung zur Errichtung einer überkonfessionellen Kantonschule. 1852 als Mitglied der Eisenbahnkommission für Privatbau. Kein prinzipieller Gegner der Gotthardbahn, forderte aber Gleichstellung der Alpenbahnen in Ost- und Westschweiz. Korrespondent der NZZ.

- | | | |
|-------------------------|----------------|-------|
| 1. <u>Isler P. Emil</u> | 2. 1851 - 1936 | 3. AG |
|-------------------------|----------------|-------|
4. N 1884 - 1890, S 1890 - 1932.
5. Anwaltspraxis in Wohlen. Advokat in Aarau. Gesuchter Wirtschaftsjurist. Tätigkeit in Verwaltungsräten bedeutender Unternehmen.
6. 1884 und 1890 als Liberaler gewählt. Initiant der Fusion zwischen Demokraten und Liberalen von 1895. Danach freis.-dem.
In der BVers.: zuerst Zentrum, dann rad.-dem.
7. Verwaltungsrat: Strickerei Arbon 1911 - 29, Bally AG Schönenwerd 1908 - 1933, Elektrizitätswerk Laufenburg 1909 - 32, Aargauische Bank (Vertreter des Kantons) 1885 - 1912, dann der daraus entstandenen Kantonalbank 1912 - 1932, Elektrizitätswerk Aarau 1912 - 29, N.O.B. 1891 - 1902 (ab 1896 Vizepräs.), Gotthardbahn 1896 - 1909 (ab 1904 Vizepräs.), Schweizerische Treuhandgesellschaft (Gründer) 1906 - 34, Schweizerischer Bankverein (Vizepräs.) 1905 - 31.
-
- | | | |
|------------------------|----------------|-------|
| 1. <u>Jäger Joseph</u> | 2. 1852 - 1927 | 3. AG |
|------------------------|----------------|-------|
4. N 1896 - 1905, 1911 - 1925
5. Bezirksschullehrer 1874 - 1882. Mitgründer und Redaktor der "Schweizer Freien Presse" 1884 - 1910. Stadtmann von Baden 1910 - 1927.
6. Anfangs Grütlianer.
Führer des dissidierenden Freisinns im Rheinkreis 1905 - 1912, dann Freis.-dem. (linker Flügel).
In BVers.: Rad.-dem.
7. Verwaltungsrat: Nordostschweizer Kraftwerke Baden 1914 - 27. Gründer, dann Leiter des aarg. Bauernbundes, Vorstandsmitglied des Schweiz. Bauernbundes.

1. Kaiser Simon 2. 1828 - 1898 3. SO
4. N 1857 - 1887
5. Rechtsanwalt. Gründer des Solothurner Landboten. Erster Sekretär der Bundeskanzlei Bern 1853 - 57. Direktor der Solothurner Bank 1857 - 85 (auf Empfehlung Stämpflis).
6. Distanzierte sich ab 1872 vom Radikalismus und verlor innerhalb des Freisinns deutlich an Boden. Nach 1886 Anschluss an die liberale Oppositionsgruppe.
In BVers.: Linke.
8. Lehnt 1864 und 1870 eine Berufung als Generaldirektor der Eidgenössischen Bank in Bern ab. Förderer der Industrialisierung im Kanton Solothurn. In der Gefolgschaft Stämpflis, deshalb spöttisch "halber Stämpfli" genannt. Befürworter von Zentralisation und Kulturkampf. Gute Verbindungen zu Wirtschaftsfachleuten und Bankiers. In wirtschaftspolitischen Entscheidungen grosser Einfluss. Autorität in allen Zoll- und Finanzfragen. Ueberzeugter Schutzzoll-Verfechter. Weltanschaulicher Führer des Freisinns. Stirbt von der Welt vergessen im Tessin.

1. Keel-Benziger Johann Joseph 2. 1837 - 1902 3. SG
4. N 1875 - 1902, Präs. 1897
5. Sekretär des kant. Finanzdepartementes. Kriegskommissär.
Regierungsrat 1870 - 1902 (Inneres, Finanzen ab 1873).
6. Kath. kons. Reorganisiert 1873 die kantonale konservative Partei. Präs. 1873 - 1899. (Vertreter der versöhnlichen Linie)
Tagespräsident der Gründungsversammlung der schweizerischen "Konservativen Union" 1881.
Vertritt wie Zemp die zentralistische Linie, weil er einen "materiell, militärisch und eisenbahnbaulich starken Bund" wünscht.
In BVers.: Kath. kons.
7. Mitgründer der "Ostschweiz" 1874.
Verwaltungsrat: N.O.B. 1896 - 1900 (Kantonsvertreter)
Jura-Simplon-Bahn 1890 - 94

V.S.B. 1896 - 1901 (Kantonsvertreter)

SBB 1902 (Kantonsvertreter)

Schweizerische Lebensversicherungs- und Rentenanstalt

1892 - 1901

Toggenburgbahn 1870 - 1901

Druckerei "Ostschweiz".

8. Schlägt 1891 BR Kandidatur aus (+ Zemp) Befreundet mit Zemp.

Trat 1897 für den Rückkauf der Eisenbahnen, das Staatsbankgesetz, 1891 für den Zolltarif und 1900 für die "Lex Forrer" (Krankenversicherung) ein.

1. Kellersberger Armin

2. 1838 - 1905

3. AG

4. S 1881 - 1905, Präs. 1890 - 91

5. Anwalt, Stadtschreiber von Baden 1878 - 1880. Stadtmann 1880 - 94.
Advokat und Wirtschaftsberater.

6. Lib., dann freis.-dem.

In BVers.: Mitte, dann Rad.-dem.

7. Jurist. Berater BBC

Verwaltungsrat: El.Werk Baden 1903 - 04

Motor Columbus 1896 - 1902

Hagneck-Werke ab 1898 (Präs.)

N.O.B. 1894 - 1902 (Vertreter BR 1895 - 99).

8. Kann Konkurs der Stadt Baden im Zusammenhang mit Zusammenbruch der Nationalbahn abwenden. "Landsturmwater"

1. Kern Johann Conrad

2. 1808 - 1888

3. TG

4. N 1848 - 1854 S 1855 - 1857

5. Anwalt. Präsident des Obergerichts. Verhörrichter. Gesandter in Wien (August/Okttober 1848). Regierungsrat 1848 - 52. Bundesrichter 1848 - 54. Präsident des Bundesgerichtes 1848 - 50.

6. Führer der Thurgauer Liberalen bis zum Wegzug 1853.

In BVers.: Linke (Escher-Kreis)

Neben Escher und Stämpfli das wohl berühmteste Mitglied der Bundesversammlung von 1848.

7. Direktor der N.O.B. 1853 ff.

8. Ausserordentlicher Gesandter in Paris 1856/57 im Neuenburger-Konflikt. 1857 - 83 bevollmächtigter Minister in Paris. Redaktor des ersten Entwurfs einer Bundesverfassung von 1848. Lehnte 1848 Bundesratswahl ab. Befürworter einer eidg. Hochschule. 1852 gegen Staatsbahn.

1. Kuntschen Joseph

2. 1849 - 1928

3. VS

4. N 1890 - 1921

5. Advokat. Lehrer an der Ecole de droit, Sion. Präfekt von Sion 1895-1905. Regierungsrat 1905 - 1928.

6. Kath.- kons.,Vorstandsmitglied der Schweiz. Kons. Partei 1912 - 21.

7. Verwaltungsrat: SBB 1909 - 1920 (kant. Vertreter)

SUVAL 1912 - 1928.

8. Gegner des Rückkaufs. Präferenz:Förderer des Strassennetzes.

1. Künzli Arnold

2. 1832 - 1908

3. AG

4. N 1864 - 1865, 1869 - 1908

5. Führt ab 1866 eine Buntweberei Künzli/Gugelmann. Regierungsrat 1868 - 73. Militärische Karriere: 1882 Kdt der 4. Division. 1894 - 1902 Oberstkorps-kdt. des 4. Armeekorps.

6. Im Aargau Führer der demokratischen Opposition gegen das liberale Regiment von Feer-Herzog. Grütlianer. Präsident des Grütlianer Zentralfestes 1896. Für Erweiterung der Volksrechte. Leiter der aargauischen freisinnig-demokratischen Volkspartei bis 1903. In der Leitung der freis.-dem. Partei der Schweiz 1894 - 98. Zentralvorstand 1898 - 1907.

In der BVers.: Unbestrittener Führer der radikalen Linken.

7. Bankrat der Bank in Zofingen. Verwaltungsrat (Mitbegr.) der Aarg. Kreditanstalt 1873 - 1908. Verwaltungsrat der S.C.B. 1868/69. Verwaltungsrat der Jura-Simplon-Bahn 1890 - 92 (Vertreter des Bundesrates), Verwaltungsrat der SBB 1902 - 1908 als Vertreter des Bundesrates.
8. Befasste sich als Baudirektor 1868 - 73 besonders mit aargauischen Bahnfragen. Kommissär zur Untersuchung der Unruhen im Kanton Tessin 1890. Eidg. Vertreter am Friedenskongress in Den Haag 1907.

- | | | |
|------------------------|----------------|-------|
| 1. <u>Marti Eduard</u> | 2. 1829 - 1896 | 3. BE |
|------------------------|----------------|-------|
4. N 1866 - 1878, 1884 - 1896
 5. Fürsprecher in Nidau und Biel 1854 - 71. Direktionspräsident der Jura-Bern-Bahn 1871 - 78, Jura-Bern-Luzern-Bahn ab 1878. Direktionspräsident der Jura-Simplon-Bahn 1890 - 92. Regierungsrat 1892 - 96. (Bau- und Eisenbahndepartement).
 6. Radikal. lange Zeit der Führer der Berner Rad.
In der BVers.: Linke.
 7. Verwaltungsrat: Jura-Bern-Bahn 1871 - 1888
Jura-Simplon-Bahn 1890 - 1892
S.C.B. (Vertreter des Bundes) 1895
Kantonalbank 1864 - 1878.
 8. Stand 1871 an der Spitze des Initiativkomitees der Jura-Bahn. Ueberzeugter Vorkämpfer der Eisenbahnverstaatlichung. Mitglied der Kommission für den Simplondurchstich (1872 - 1875). Einer der "bernischen Eisenbahnbarone".

- | | | |
|---------------------------------|----------------|-------|
| 1. <u>Meister Ulrich</u> (jun.) | 2. 1838 - 1917 | 3. ZH |
|---------------------------------|----------------|-------|
4. N 1882 - 1890, 1892 - 1911.
 5. Forstmeister, Hilfslehrer für Forstwissenschaft an der Landw. Schule Strickhof, Zürich, 1868 - 75. Forstmeister der Stadt Zürich 1875 - 1914.
 6. Liberal. Anhänger A. Eschers.
1899 wandelte er die Liberale Kantonalpartei in die Freisinnige Partei um.
Verbindung von Liberalen des Kantons Zürich und Demokraten gelang ihm im

- Bund, indem er beide in der Radikal-demokratischen Fraktion vereinigte.
7. Verwaltungsrat der NZZ seit 1873, seit 1883 Präsident der Aktiengesellschaft. Mitbegründer und Verwaltungsratspräsident der Sihltalbahn 1881 - 1917. Erster Präsident der Schweizerischen Depeschagentur 1895 - 1917.
 8. Mitglied der Kommission zum Rückkauf der Eisenbahnen 1898.
Präsident der Kommission für Simplonvertrag 1903.

- | | | |
|---------------------------------|----------------|-------|
| 1. <u>Näff Wilhelm Matthias</u> | 2. 1802 - 1881 | 3. SG |
|---------------------------------|----------------|-------|
4. S 1848 BR 1848 - 1875
 5. Dr. jur., im Kleinen Rat 1830 - 1848. Bundesrat 1848 - 75. (Post- Bau- und Telegraphendepartement 1848 - 1852).
 6. Rad. lib. In der BVers.: Linke.
 8. Präsident des Eisenbahnvereins St. Gallen 1846 - 48 (Projektierung einer Eisenbahnlinie Rorschach - St. Gallen - Wil). Förderer der Rheinkorrektion. Pionier der St. Galler Eisenbahnpolitik vor 1848. Präsident der kantonalen Postkommission. Für Vereinheitlichung des Postwesens 1848. Arbeitete als Bundesrat ein Organisationsgesetz für das Telegraphenwesen aus (1852). Förderer des Weltpostvereins. Befreundet mit Johann Matthias Hungerbühler.

- | | | |
|------------------------------|----------------|-------|
| 1. <u>Peterelli Remigius</u> | 2. 1815 - 1892 | 3. GR |
|------------------------------|----------------|-------|
4. S 1864 - 1865, 1866 - 1868, 1869 - 1873, 1881 - 1892
 5. Advokat, im Kleinen Rat (Regierungsrat), Kantonsrichter 1848 - 92, Bezirkspräsident des Kreises Albula 1848 - 92.
 6. Kath.kons., Führer der Kath. Konservativen, dann der konservativen Föderalisten.
 7. Verwaltungsrat der Bündner Kantonalbank 1875 - 92.
 8. Protestierte 1847 gegen Aufhebung des Sonderbundes. 1867 eidg. Unterhändler beim Papst betr. den Anschluss des Puschlavs ans Bistum Chur.

1. Pestalozzi-Stadler Hans 2. 1848 - 1909 3. ZH
4. N 1890 - 1905 (Demission)
5. Architekturbüro. Stadtrat in Zürich 1881 - 1889 (Bauwesen). Stadtpräsident 1889 - 1909.
6. Liberal, dann freis., kein Parteimann.
In der BVers.: Mitte, 1893 lib.-dem., Gegner des Anschlusses der Liberalen an die rad.-dem. Gruppe.
7. Verwaltungsrat: N.O.B. 1890 - 1902, SBB 1902 - 1909 (von den Kreiseisenbahnräten gewählt)
8. Demissionierte als Nationalrat, weil er das Mandat als Nationalrat mit dem Verwaltungsratsposten der SBB als unvereinbar hielt.

1. Peyer im Hof 2. 1817 - 1900 3. SH
4. N 1848 - 1854, 1857 - 1875.
5. Tuchhändler. Mitbegründer der Rheinfallbahn und der Schweiz. Waggonfabrik Neuhausen (seit 1863 Schweiz. Industrie Gesellschaft). Geschäftsführender Verwaltungsrat bis 1872. Direktor der N.O.B. 1857 - 1877. Direktionspräsident (Nachfolger Eschers) 1872 - 77. Demission infolge Eisenbahnkrise. Der Konkurs einer chemischen Fabrik schädigt ihn 1880 stark. Als Journalist tätig, um sich über Wasser zu halten. Stirbt als armer Mann.
6. Gemässigter Liberaler. Hauptsächliche Forderung: Befreiung der Wirtschaft von den Zünften und der Kleinstaataerei. In wirtschaftspolitischer Hinsicht: liberal.
In der BVers.: Führendes Mitglied der Gruppe Escher.
7. 1853 Initiant und Verwaltungsratspräsident der Rheinfallbahn (Winterthur-Schaffhausen), die 1857 mit der N.O.B. fusioniert. 1841 Mitbegründer des "Eisenbahnvereins". 1869 Präsident der Randenbahnkommission. Delegierter für Eisenbahnfragen im Ausland. 1850 Initiant der Schweizerischen Dampfbootgesellschaft für Rhein und Untersee (1857 an N.O.B. übergegangen). Bankrat der Ersparniskasse Schaffhausen 1842 - 61. Mitbegründer und Verwaltungsrat der Schweizerischen Kreditanstalt 1856 - 68. Verwaltungsrat der Schweizerischen Lebensversicherungs- und Rentenanstalt.

8. Bedeutender Eisenbahnpolitiker vom Typus der Eisenbahnbarone um Alfred Escher.

1849 Mitunterzeichner der Motion zusammen mit Escher, welche vom Bundesrat eine grundsätzliche Entscheidung über den Eisenbahnbau verlangte. Befürworter des staatlichen Bahnbaus. Mit Escher Vorkämpfer für die Gotthardbahn.

1852 für Staatsbahn.

1. Pioda Giovanni Battista 2. 1808 - 1882 3. TI

4. N 1848 - 1854 S 1854 N 1855 - 1857, dessen Präs. 1857 - 1864.

5. Advokat in Locarno. Staatsschreiber. Regierungsrat.

6. Lib.-rad., in der BVers.: Rad.

8. Delegierter des Kantons Tessin bei der Konferenz über Verbindungsfragen des Gotthardtransits und über den Postverkehr 1834/1844. 1857/69 Promotor der Gotthardbahn. Setzte sich für Gewässerkorrekturen ein.

1852 für Staatsbahn.

1. von Planta Alfred 2. 1857 - 1922 3. GR

4. N 1896 - 1914

5. Rechtsanwalt. Rechtskonsulent RhB, Berninabahn, Kraftwerke Brusio 1905-1914. Kreisrichter 1885 - 95. Gesandter in Rom 1914 - 18, in Berlin 1919-1922.

6. Führer der ref. Gruppe der konservat. Föderaldemokraten, dann der Kons.-dem. Partei. BVers.:Lib.-dem.

7. Präs. Kraftwerke Brusio 1905 - 15.

Verwaltungsrat RhB 1897 - 1915 (Präs. 1905 - 15)

V.S.B. 1889 - 1901

Bank in Graubünden 1893 - 1906

"La Suisse" Vers. 1907 - 13

Hotel Bad, St. Moritz ab 1891.

8. Autorität in Wasserwirtschafts- Finanz- und Bahnfragen. Hauptverdienst am Ausbau der Bündner Bahnen. 1913 BR Kandidatur.

1. Python Georges 2. 1856 - 1927 3. FR
4. N 1884 - 1893, S 1896 - 1920
5. Advokat. Lehrer an der Ancienne Ecole de droit. Gerichtspräs. Kreis Sarine, dann Kantonsgericht FR. Regierungsrat 1886 - 1927: Erziehungswesen.
6. Kath.-kons.
7. Verwaltungsrat: Jura-Simplon-Bahn 1895 - 1902.
Gründer der Bank des Kantons Fribourg 1892.
Verwaltungsrat: Industrielle und Imprimerie Suisse Catholique. Mitbegründer und Förderer der Uni Fribourg 1886.
8. Im Nationalrat wichtige Rolle in Eisenbahnfragen.

1. Reichlin Karl 2. 1841 - 1924 3. SZ
4. S 1873 - 74, 1887 - 1905, Präs.: 1901
5. Studierte Jurisprudenz. Wirt im Gasthaus zum Kreuz Schwyz. Bezirksamman von Schwyz. Regierungsrat 1874 - 1916: Finanzen.
6. Führer der kons.Volkspartei Schwyz.
In der BVers.: Kath.-kons.
7. Verwaltungsrat: Gotthardbahn 1901 - 09
S.C.B. 1895 - 1901 (kant. Vertreter)
Ver. Rheinsalinen 1913 - 24.
8. Mit U. Dürrenmatt (Berner Volkszeitung) einer der Initianten der "Beutezugsinitiative" 1894.

1. Richard M.-Eugène 2. 1843 - 1925 3. GE
4. N 1890 - 93, S 1893 - 1914 (Präs. 1914)
5. Advokat. Regierungsrat 1889 - 1900 Erziehungswesen, Inneres. Richter am Kassationshof 1917 - 1924.
6. Demokr., gründet 1873 die demokr. Union.
In BVers.: lib.-dem.
7. Verwaltungsrat: Caisse d'Epargne du Ct. de Genève 1891 - 1920
J.S.B. 1896 - 1902
Präsident: Société des Bains du Rhône
Société des chemins de fer à voie étroite.

8. Bekämpft Rückkauf und Eidg. Bank (1905), verteidigt konsequent den Foederalismus und Liberalismus.

- | | | |
|---|----------------|-------|
| 1. <u>Ritschard Johannes</u> | 2. 1845 - 1908 | 3. BE |
| 4. N 1873 - 1883, S 1895 - 1903, N 1903 - 1908 | | |
| 5. Advokat. Regierungsrat 1873 - 78 und 1893 - 1908. | | |
| 6. Rad. Hervorragender freis. Führer. Mitglied der Zentralleitung der Freis.-dem. Partei der Schweiz 1898 - 1904. | | |
| In BVers.: Rad.-dem. | | |
| 7. Sekretär der Brünigbahnkommission. | | |
| 8. Geniesst wegen seiner idealen Gesinnung im Volk und bei polit. Gegnern (Soz., Kons.) grosse Sympathien. | | |

- | | | |
|--|----------------|-------|
| 1. <u>Ruchet Marc</u> | 2. 1853 - 1912 | 3. VD |
| 4. S 1887 - 1893 1896 - 1899 BR 1899 - 1912 | | |
| 5. Advokat. Associé von L. Ruchonnet (La Revue). Regierungsrat 1894 - 1899: Erziehungswesen. Bundesrat 1899 - 1912: Inneres, Finanzen. | | |
| 6. Rad. In BVers.: Rad.-dem. | | |
| 7. Aufsichtsrat: Banque Cant. Vaud. 1881 - 1892 | | |
| Verwaltungsrat: Suisse-Occidentale-Simplon 1886 - 88 | | |
| Jura-Simplon-Bahn 1890 - 99 | | |
| "La Revue" 1893 - 99. | | |
| Kommissionsmitglied der Société industrielle et commerciale du Ct. de Vaud. | | |

- | | | |
|--|----------------|-------|
| 1. <u>Ruffy Eugène</u> | 2. 1854 - 1919 | 3. VD |
| 4. N 1882 - 1893 BR 1893 - 1899 | | |
| 5. Advokat bis 1885. Regierungsrat (Erziehungsdepartement) 1885 - 93. | | |
| Bundesrat 1893 - 99. Direktor des Büros des Weltpostvereins 1900 - 1919. | | |
| 6. Rad. In der BVers.: rad.-dem. | | |

7. Verwaltungsrat der Hypothekarkasse des Kantons Waadt 1880 - 84 und der Jura-Simplon-Bahn 1892 (als Vertreter des Kantons). Präsident des Ausschusses der "Revue" 1897 - 1904.
8. Publikation: Le Rachat des Chemins de Fer par la Confédération, Lausanne 1898.

- | | | |
|---|----------------|-------|
| 1. <u>Rusconi Filippo</u> | 2. 1844 - 1926 | 3. TI |
| 4. N 1896 - 1902 | | |
| 5. Advokat und Notar. Regierungsrat 1890 - 93: Finanz und Handel. | | |
| 6. Lib.-rad., in BVers.: Rad.-dem. | | |

- | | | |
|--|----------------|-------|
| 1. <u>Russenberger Eduard</u> | 2. 1834 - 1909 | 3. SH |
| 4. S 1873 - 1878 | | |
| 5. Advokat. Prä. des Bezirksgerichts SH 1867 - 78. Direktor N.O.B. 1878-1894. Vizeprä. 1890 - 94, von Guyer gesprengt. Später von BR Zemp bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen als Berater herangezogen; am Aufbau der SBB beteiligt. | | |
| 6. Dem. (Linke). | | |
| 7. Verwaltungsrat: Ersparniskasse Schaffhausen 1869 - 74
Bauma - Uerikon - Bahn
Braunwaldbahn
SBB 1902 - 09 als Vertreter des BR
Mühlenbauanstalt (Präs.)
Kraftwerke an der Reuss (Präs.). | | |
| 8. Im Auftrag des BR: Liquidation der Bern-Luzern-Bahn 1876 und der Nationalbahn 1878. | | |

- | | | |
|--|----------------|-------|
| 1. <u>Rüttimann Johann Jakob</u> | 2. 1813 - 1876 | 3. ZH |
| 4. S 1848 - 1854 , 1862 - 1869 | | |
| 5. Gerichtsschreiber. Fürsprecher. Verhörrichter des Kantons. Privatdozent | | |

für Privatrecht an der Universität Zürich 1844 - 1854. Regierungsrat 1844 - 1856. Bundesrichter 1848 - 54. Ordentlicher Professor für Privatrecht an der Universität Zürich 1854 - 72. Ordentlicher Professor für Staats- und Verwaltungsrecht an der ETH 1855 - 76.

6. Liberal, Richtung Escher. Enger Freund Eschers.
In der BVers.: Gruppe Escher (Mitte).
7. Mitbegründer und Verwaltungsrat der Zürich-Bodenseebahn 1853, Verwaltungsrat der darauffolgenden N.O.B. 1858 - 1875. Mitbegründer und Bankrat der Schweizerischen Kreditanstalt 1856 - 1876. Verwaltungsrat der Lebensvers.- und Rentenanstalt 1858 - 1874.
8. 1847/48 für Zweikammersystem. Gegner der Erweiterung der Volksrechte, 1872 für Revision der Bundesverfassung.

Schöpfer wichtiger Gesetzeswerke:

Bundesstrafprozessrecht von 1849, eidg. Zivilprozessrecht von 1850, eidg.

Militärstrafgesetz von 1851, Bundesstrafrecht von 1853.

Vielfache Gutachtertätigkeit, so auch für das Banknotengesetz von 1865.

- | | | |
|------------------------|----------------|-------|
| 1. <u>Ryf Johannes</u> | 2. 1844 - 1914 | 3. ZH |
|------------------------|----------------|-------|
4. N 1878 - 1884
 5. Advokaturbüro in Zürich. Privatdozent für römisches Recht an der Universität Zürich 1867 - 76. Gründer und Leiter der Zürcher Telephongesellschaft 1880 - 86.
 6. Lib., dann freis. Auf der äussersten Rechte des Freis.
In der BVers.: Mitte.
 7. Verwaltungsrat: Schweizerische Kreditanstalt 1891 - 1914
Schweiz. Bodenkreditanstalt 1903 - 1914
Anglo Swiss Condensed Milk Comp., Cham 1880 - 1902.
 8. Experte für elektrische Anlagen. Vorarbeiten am Obligationenrecht. Vertrat in der Nationalbahnangelegenheit eine Gläubigergruppe gegenüber der hart bedrängten Stadt Winterthur mit besonderer Hartnäckigkeit. Wurde wegen seiner Starrköpfigkeit in der Nationalbahnfrage nicht wiedergewählt. Betonter Individualist.

1. Scherb Jakob Albert 2. 1839 - 1908 3. TG
 4. N 1869 - 1881, S 1881 - 1908, Präs. 1887
 5. Anwalt. Stellvertretender Staatsanwalt. Staatsanwalt 1869 - 89. Bundes-anwalt 1889 - 99.
 6. Anfängl. Demokrat, seit 1890 freis.-dem.
In BVers.: Dem. (Linke), dann rad.-dem.
 7. Mitgl. Bankvorstand der Kant. Bank in Weinfelden 1899 - 1908,
Mitgl. Bankvorstand der Thurg. Hypothekenbank 1882 - 89.
Verwaltungsrat Nationalbank 1906 - 08.
 8. Mitgl. der Expertenkomm. des Ständerates für den Eisenbahnrückkauf 1895.
Stark angefochten als Chef der 1889 geschaffenen polit. Polizei, weil
nach Meinung verschiedener Kreise unvereinbar mit polit. Mandat.
-
1. Scherrer-Meyer Paul 2. 1862 - 1935 3. BS
 4. S 1896 - 1919, Präs. 1908
 5. Advokat. Strafrichter. Wirtschaftsberater.
 6. Führer des Basler Freisinns als Vertreter des rechten Flügels. Mitglied
des Zentralvorstandes der Freis.-dem. Partei der Schweiz 1898 - 1914
(Parteipräs. 1904 -07).
In BVers.: Rad.-dem.
 7. Mit E. Eckenstein Mitgründer und Mitgl. der Basler Kant.-Bank. Mitgl. des
Bankrates 1899 - 1935. Bankrat der Nationalbank 1906 - 35.
Verwaltungsrat der Eidg. Darlehenskasse und Zündholzfabrikation AG Basel
1890 - 1929.
Basler Chem. Fabrik 1898 - 1908 später
Ciba AG 1908 - 35 (Vizepräs. 1921 - 35)
Feldschlösschen AG Rheinfelden 1891 - 1917
Buss AG Pratteln, Masch.fabr. Burckhardt,
Schweiz. Speisewagenges. etc.
Mitglied der Basler Handelskammer 1916 - 35.
 8. Eidg. Anwalt bei Rückkaufsprozessen während der Eisenbahnverstaatlichung.

1. Scherrer-Füllemann Joseph Anton 2. 1847 - 1924 3. SG
4. N 1890 - 1922
5. Advokat, daneben Landwirt. Regierungsrat 1891 - 94: Justiz.
Kassationsrichter 1897 - 1909. Ab 1894 wieder Advokat.
6. Mitgründer der Dem.- und Arbeiterpartei 1888. Kantonalpräs. der Dem. Partei bis 1919.
In BVers.: Dem. (Linke), ab 1896 soz.-pol. Gruppe.
7. Verwaltungsrat: St. Galler Stadtanzeiger seit 1892.
Mitglied der Landw. Ges. St. Gallen 1910 - 13.
8. Vertritt in der sog. Doppelinitiative die Einführung des Proporzes in der Eidgenossenschaft und die Volkswahl des BR. Fordert Erhöhung der Zahl der Bundesräte, die Errichtung einer Staatsbank 1902, das eidg. Getreidemonopol 1908, eine schweiz. Hypothekenbank 1910, eine Totalrevision der Bundesverfassung 1919.

1. Scheurer Alfred 2. 1840 - 1921 3. BE
4. N 1873 - 75, S 1879, 1882 - 83, 1896 - 1897.
5. Gerichtsschreiber in Trachselwald. Fürsprech. Gerichtspräsident. Notar und Fürsprech. Regierungsrat 1878 - 1904.: Finanz- und Eisenbahnwesen.
6. Rad., vermittelnd.
In BVers.: Rad. (Linke).
7. Verwaltungsrat: Zuckerfabrik Aarberg 1909 -21
Hypothekarkasse Bern (Präs.) 1875 - 1921
Berner Kant. Bank 1878 - 1915
Jura-Bern-Bahn 1879 - 88 (kant. Vertreter)
Jura-Simplon-Bahn 1890 - 1902 (kant. Vertreter)
BLS 1913 - 17
Bern-Neuenburg-Bahn 1897 - 1920
Emmentalbahn 1878 - 1904.
8. Macht sich einen Namen als Eisenbahn- und Finanzpolitiker. Saniert 1878 die bern. Finanzen, weiss aber auch grosszügig auszugeben, vor allem beim Eisenbahnbau: Dekrete von 1891, 1897 (hohe Subventionen), Eisenbahngesetz von 1902 (Subventionierung der Lötschbergbahn).

1. Schobinger Joseph 2. 1849 - 1911 3. LU
4. N 1888 - 1908, BR 1908 - 1911
5. Architekt. Kantonsbaumeister. Regierungsrat 1874 - 1908: Baudepartement, Militär. Bundesrat (als Nachfolger von Zemp) 1908 - 11: Justiz, Volkswirtschaft, Finanzen, Inneres.
6. Kath.-kons.
7. Verwaltungsrat: S.C.B. ab 1894
Gotthardbahn 1896 - 1907
SBB 1902 - 08 (kant. Vertreter)
Verblendsteinfabrik Lausen
Schweiz. Milchgesellschaft Hochdorf 1903 - 07.
8. Als Baudirektor Förderer des kant. Verkehrsnetzes (Seetalbahn 1883).

1. Siegfried Friedrich 2. 1809 - 1882 3. AG
4. S 1848 - 1849 N 1849 - 1857
5. Anwaltsbüro in Zofingen. Regierungsrat 1841 - 54. Bezirksamman von Zofingen 1854 - 56. Betriebsinspektor der Linie Olten - Luzern 1856 - 69. Direktor der Zentralbahn in Basel 1869 - 1879.
6. Liberaler radikaler Färbung. Kampfgenosse Augustin Kellers.
In der BVers.: Linke.
7. Verwaltungsrat der S.C.B. 1852 - 1881.
8. Er erreichte, dass die Linie der S.C.B. durch Zofingen hindurch geführt wurde. Eidg. Kommissär zur Regelung der Flüchtlingsfrage in Genf 1850. 1852 für Staatsbahn.

1. Sourbeck Theodor 2. 1862 - 1940 3. BE
4. N 1896 - 99
5. Studien in Zürich und Aegypten. Journalist in Aegypten. Generalsekretär des Verbandes Schweiz. Eisenbahnangestellter. Redaktor der "Schweizerischen Eisenbahnzeitung". Generalsekretär des "Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten", 1895. Chef des statist. Büros der SBB ab 1902. Generaldirektor der norddt. Lloyds f. Frankreich ab 1909. Div. Berufe und grosse Reisetätigkeit nach 1917.

6. Rad. In der BVers.: Sozialpolit. Gruppe (Th. Curti SG), schliesst sich 1898 den Rad. an und distanziert sich von den Eisenbahnverbänden.
7. Verwaltungsrat der SBB 1902 (vom BR gewählt).
Vertrauensmann der Eisenbahner 1894 - 98.
8. Steht 1895 - 99 im Mittelpunkt des polit. Geschehens. 1896 leitet er die grosse Eisenbahnersammlung in Aarau, welche die Macht der vereinigten Eisenbahner demonstriert, die sich 1897 beim Nordostbahnstreik auswirkt. Grosser propagandist. und organisatorischer Anteil an der Eisenbahnverstaatlichung.

- | | | |
|----------------------------|----------------|-------|
| 1. <u>Soldati Agostino</u> | 2. 1857 - 1938 | 3. TI |
|----------------------------|----------------|-------|
4. S 1889 - 1892
 5. Advokat und Notar in Lugano. Direktor des kant. Lyceums. Regierungsrat (Bauwesen). Bundesrichter 1892 - 1936.
 6. Kons., 1891 an der Spitze einer gemässigten Gruppe "Corrieristi" genannt. Gründete 1891 den "Corriere del Ticino".
 8. Eine hervorragende Persönlichkeit, die weit über die Landesgrenzen hinaus geschätzt war.

- | | | |
|------------------------|----------------|----|
| 1. <u>Speiser Paul</u> | 2. 1846 - 1935 | BS |
|------------------------|----------------|----|
4. N 1889 - 1896, 1902 - 1911, 1915 - 1919.
 5. Substitut am Zivilgericht 1868 - 70. Eigenes Advokaturbüro. Zivilgerichtspräsident 1875 - 78. Privatdozent für Handels- und Wechselrecht 1873. Ausserordentlicher Professor 1876, ordentlicher Professor 1891. Regierungsrat 1878 - 84, 1886 - 1902, 1907 - 1914. Direktor der Basler Handelsbank 1902 - 1907. Appellationsrichter 1904 - 1907. Nach 1914 vor allem als Verwaltungsrat tätig.
 6. Lib.-kons., dann liberal.
In der BVers.: Lib.-dem.
 7. Hervorragende Pioniertätigkeit in der Rheinschiffahrt und chemischen Industrie.

Verwaltungsrat: Schweizerische Reederei AG (Gründer)

Sandoz (bis 1934)

Schweiz. Rheinsalinen 1909 - 35

Schweiz. Sodafabrik Zurzach (Gründer) 1914 - 35

Bank in Basel 1885 - 86

Basler Handelsbank 1902 - 1904

S.C.B. 1898 - 1901

SBB 1915 - 1920

Kraftwerke Brusio 1904 - 07 und 1915 - 1918

Basler Lebensversicherungsgesellschaft 1884 - 92

Basler Feuerversicherung 1884 - 92

Basler Transportversicherungsgesellschaft 1885 - 93.

Mitglied der Basler Handelskammer 1914 - 1916.

8. Als Nationalrat in juristischen und wirtschaftspolitischen Kommissionen.
Präsident der Subkommission für konzessionsmässigen Rückkauf der Eisenbahnen.

Sein Bruder William war Eisenbahndirektor.

Publikationen u.a.: Aus der Zeit des Eisenbahnrückkaufs, Basel 1929.

1. Stämpfli Jakob

2. 1820 - 1879

3. BE

4. N 1848 - 1854 S 1854 BR 1854 - 1863 N 1863 - 1879

5. Substitut am Amtsgericht Büren und Fürsprecher und gleichzeitig Redaktor der Berner Zeitung. Regierungsrat 1846 - 1850. 1850 - 54 Mitglied des Bundesgerichtes. Als Bundesrat Vorsteher des Justizdept. 1855, des Finanzdept. 1857/58, des Militärdept. 1860 - 63. 1863 nach Ausscheiden aus dem Bundesrat Gründung der Eidgenössischen Bank Bern und Leiter bis 1874, danach wieder Advokat.

6. Führer der Radikalen im Kt. Bern und in der Eidgenossenschaft. Grosser Einfluss 1848 als extremer Zentralist (Einkammersystem). Führer der zentralistischen Revisionsbewegung 1872.

In der BVers.: Linke.

7. Verwaltungsrat: Papierfabrik Perlen
Eidg. Bank (Präsident)
Jura-Bern-Bahn 1871 - 78.

Mitglied des Initiativkomitees der Nationalbahn, Sektion Zofingen - Lyss.

8. Nach der Demission als Bundesrat beeinflusste er die bernische Eisenbahnpolitik stark in bezug auf die Staatsbeteiligung an den Jura-Bahnen, der Nationalbahn, der Bern-Luzern-Bahn.

Betonte stets die Verpflichtung des Staates, für die Wohlfahrt aller Bürger zu sorgen. Anhänger einer eidgenössischen Universität. Für Staatsintervention in der Eisenbahnpolitik. Als Bundesrat für eine offensiv-nationalistische Aussenpolitik (Oesterreich, Neuenburger- und Savoyerhandel).

Publikationen: Berner Zeitung Jhg. 1844 - 50 und 1850 - 54,
Die bernischen Eisenbahnfragen, Bern 1858,
Referat über die Revision der BVerf. in Biel 1871,
Rückkaufsbroschüren 1862 und 1878.

- | | | |
|---|----------------|-------|
| 1. <u>Steiger Jakob Robert</u> | 2. 1801 - 1862 | 3. LU |
| 4. N 1848 - 1852 | | |
| 5. Arzt, daneben Politiker, Publizist, Redaktor.
Regierungsrat 1848 - 1852. | | |
| 6. Liberal, radikale Richtung.
In der BVers.: Führer der Radikalen. | | |
| 7. Befürworter, Aktionär und Verwaltungsrat der S.C.B. 1860 - 62. Präsident der Luzerner Aerztegesellschaft. | | |
| 8. Gründer und Mitarbeiter der "Eidgenossen von Luzern" (gegen die konservativ-klerikale Regierung bis 1844 gerichtet).
Teilnehmer am 2. Freischarenzug, Gefangennahme und Verurteilung zum Tode. Unter dem Druck der öffentlichen Meinung (internationales Aufsehen) erfolgte Freilassung. Nach 1848 Vertreter einer extrem radikalen Politik, anti-ultramontaner Gesinnung. Polemik gegen die von der Regierung unterstützten Ost-West-Bahn-Pläne. In der Hochschulkommission tätig und 1854 - 1862 Schulrat der ETH. Veröffentlichung mehrerer fachwissenschaftlicher Schriften. 1852 für Staatsbahn. | | |

- | | | |
|---------------------------|----------------|-------|
| 1. <u>Stockmar Joseph</u> | 2. 1852 - 1919 | 3. BE |
| 4. N 1879 - 1897 | | |

5. Teilhaber an einer Weinhandlung in Pruntrut. Präfekt in Pruntrut von 1876 - 78. Regierungsrat 1878 - 1896, u.a. auch Eisenbahndirektor. Direktor der Jura-Simplon-Bahn 1897 - 1903. Kreisdirektor der SBB des Kreises Lausanne ab 1903.
6. Rad. Während der Jugendzeit mit anarchistischer Tendenz (Separatist). Gründer der "Tribune du peuple" als radikales Kampforgan. Später Antiseparatist. Gründer und Redaktor der Zeitung Le Démocrate.
In der BVers.: Links.
7. Verwaltungsrat: Jura-Bern-Bahn 1876 - 80
Jura-Bern-Luzern-Bahn 1882 - 88
S.C.B. 1879 - 94
Jura-Simplon-Bahn 1890 - 96
Emmentalbahn 1882 - 94.
8. Publikationen: Histoire du Chemin de Fer du Simplon, Lausanne 1920.

- | | | |
|----------------------------|----------------|-------|
| 1. <u>Stössel Johannes</u> | 2. 1837 - 1919 | 3. ZH |
|----------------------------|----------------|-------|
4. N 1878 - 1891 (Präs. 1884/85 S 1891 - 1905)
5. Lehrer an der Kantons- und Industrieschule Zürich. Privatdozent an der Uni Zürich. Sekretär des Eidg. Statist. Büros. Statthalter. Staatsanwalt. Regierungsrat 1875 - 1917, Inneres, Justiz, Erziehungswesen, Finanzen, Gesundheit.
6. Führer der demokr. Partei (linker Flügel).
In der BVers.: Dem. (Linke), dann Rad.-dem.
Präs. der Freis.-dem. Partei der Schweiz 1897 - 98.
7. Verwaltungsrat: Nationalbahn 1877 (als Zürcher Vertreter)
N.O.B. 1880 - 84 (als kant. Vertreter)
Rentenanstalt 1896 - 1918
Schweiz. Volksbank seit 1869
Präsident des Schweizerischen Gewerbeverbandes 1885 - 97.

- | | | |
|---------------------------------------|----------------|-------|
| 1. <u>Théraulnaz Genoud, Alphonse</u> | 2. 1840 - 1921 | 3. FR |
|---------------------------------------|----------------|-------|
4. S 1883 - 84 N 1884 - 1914
5. Kaufmänn. Tätigkeit. Regierungsrat 1874 - 80, 1881 - 1911: Inneres, Baudept. Finanzen.

6. Kath.-kons.

7. Aufsichtskommission der Kantonalbank 1895 - 1911.

Verwaltungsrat: Caisse d'amortissement de la dette publique 1881

Caisse hypothécaire du Ct. de FR 1895 - 1912

Banque de l'Etat 1893 - 1910 (Präs.)

Nationalbank 1906 - 13

Chemins de fer Suisse-Occidentale 1883 - 89

Jura-Simplon-Bahn 1890 - 1902

Rheinsalinen Schweizerhalle 1909 - 12.

1. Vessaz Ph. Antoine

2. 1833 - 1911

3. VD

4. S 1875 - 1878 N 1878 - 1883

5. Angestellter bei der Westbahngesellschaft. Substitut des Präfecten von Lausanne 1868 - 73. Nach 1873 als Kantonsvertreter Direktor (neben Weid FR, Philippin NE und Aubert) der Suisse Occidentale. Reichte 1875 mit den andern Direktoren nach einer Revolution in der Generalversammlung der Aktiengesellschaft seine Demission ein.

6. Gründete 1881 die "Association démocratique radicale" durch Reorganisation der rad. Partei nach dem Wegzug von Ruchonnet. Präsident der Kantonalpartei. Nach 1880 Präsident des Komitees der "Revue", die er auch mit eigenen Artikeln belieferte.

In der BVers.: Einer der Führer der Rad.

7. Verwaltungsrat: Union vaud. du Crédit 1870 - 72, 76/77, 1879

Banque Cant. Vaudoise 1871 - 1891

Caisse hypothécaire cant. vaud. 1878 - 91

Société industrielle et commerciale du Canton de Vaud 1872,
1882 - 1892.

Suisse Occidentale 1875 - 1889

Jura-Simplon-Bahn 1889 - 1892.

8. Nach Ruchonnet, der sein Freund war, der einflussreichste Mann im Kanton. Ab 1886 trieb er mit aller Energie den Simplondurchstich voran. Bewerkstelligte zusammen mit Ruchonnet und Marti die Fusion der Suisse Occidentale et Simplon mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn im Jahre 1889. Bald brach wegen des Rückkaufs der Zentralbahn (Vessaz war Gegner des Handels) der

Konflikt zwischen dem Waadtländer und Marti aus. Vessaz sorgte dafür, dass Marti aus der Direktion der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft ausgeschieden wurde, worauf eine Spaltung zwischen den Waadtländer und Berner Radikalen eintrat.

Vessaz musste dann auch bald demissionieren, weil das Gerücht verbreitet wurde, er habe aus der Fusion persönlichen materiellen Gewinn gezogen.

1. Vigier Wilhelm 2. 1839 - 1908 3. SO
4. N 1886 - 1908
5. Statthalter 1881 - 86 und 1888 - 92.
Stadtammann 1892 - 1906. Seit 1860 Bankinhaber.
6. Freis. In der BVers.: Rad.-dem.
7. Verwaltungsrat: S.C.B. 1871 - 1901 (Kantonsvertreter)
R. Vigiers Portland-Zementfabrik ab 1886
Papierfabrik Biberist ab 1886
Baumwollspinnerei Emmenhof Derendingen ab 1886
Schweiz. Nationalbank 1906 - 08.
8. Anhänger der Projekte für die Weissensteinbahn und die Solothurn-Bern-Bahn. Förderer der Industrialisierung.

1. Wirz Theodor 2. 1842 - 1901 3. OW
4. N 1871 - 72 S 1872 - 1901
5. Studium der Jurisprudenz. Besitzt ein so grosses Vermögen, dass er sich ehrenamtlich ganz der Politik widmen kann.
Regierungsrat 1876 - 1900. Wirkt daneben als Präsident der Kant.Bank 1886 - 1901, Erziehungsrat 1876 - 1901, Zivil-, Kriminal- (1868 - 76) und Ober-richter (1900 - 1901).
6. Mittelpunkt der Kath.-kons. Fraktion der BVers. (Präs. 1885 - 92), besitzt enge Verbindungen zum Zentrum und den Ref.Kons.
7. Typischer "Landlord" ohne direkte wirtsch. Interessen. Exponent einer föderalist.-kons. Haltung.
Verwaltungsrat: Obwaldner Kant. Bank 1886 - 1901 (Präs. 1899 - 1901)
Jura-Simplon-Bahn 1895 - 1900 (kant. Vertreter).

8. Vertritt eine kons., aber nicht doktrinäre Politik. Mitglied der Eisenbahnkommissionen 1873 - 1901. Mitbegründer des "Obwaldner Volksfreundes", zeitweise Redaktion. Gelegentlich Mitarbeiter an der Schwyzer-Zeitung, Luzerner Zeitung (später "Vaterland")

1. Wunderli - von Murali Hans 2. 1842 - 1921 3. ZH
4. N 1893 - 1899
5. Sohn des reichen Spinnereibesitzers Wunderli. Durch seine Mutter mit dem "Spinnerkönig" Heinrich Kunz verwandt. Fabrikant, vorerst in der väterlichen Spinnerei, dann leitend im grössten Spinnereikonzern der Schweiz (Heinrich Kunz; nach 1893: Zollinger & Co.) tätig.
6. Liberal. In der BVers.: Mitte, dann Lib.-dem.
7. Verwaltungsrat: Schweiz. Kreditanstalt 1877 - 1900
Vizepräsident der SKA 1883 - 1900
N.O.B. 1890 - 1902
Unfallvers. gesellschaft Winterthur 1875 - 78
NZZ 1891 - 1921
Gründungsmitglied der Kaufmänn. Gesellschaft Zürich (1873)
Mitglied der zürcher. und schweiz. Handelskammer.
8. Im Nationalrat ausgesprochener Interessenvertreter der Grossindustrie und der Bankwelt.

1. Zemp Joseph 2. 1834 - 1908 3. LU
4. S 1871 - 1872 N 1872 - 1876, 1881 - 1891 BR 1891 - 1908
5. Erfolgreicher Anwalt in Entlebuch. Führt sensationelle Prozesse, wie z.B. N.O.B.-Obligationäre, Gotthardbahn-Liquidation. Amtsstatthalter 1871 - 1873. Verhörrichter des Obergerichtes.
6. Kath.-kons.
7. Präs. der kath.kons. Fraktion 1880 - 85 in der BVers. Gehörte zur Generation der aufgeschlossenen Konservativen, welche versuchten, die Partei aus dem Ghetto der Kulturkampfzeit in die aktive Mitarbeit der eidgenössischen Politik hineinzuführen.
1880 erste Versuche, eine eidgenössische Konservative Partei zu gründen.

Zemp war hierauf Präsident der "Konservativen Union", die wegen Differenzen mit Freiburg scheiterte. 1891 als erster Konservativer in den Bundesrat gewählt.

7. Verwaltungsrat: S.C.B. 1879 - 1890

Bern-Luzern-Bahn 1874/75

Eisenwerke von Moos 1887 - 91.

8. Als Bundesrat Vorkämpfer für den Rückkauf der Eisenbahnen (erst ab 1892!).
Erwarb sich mit der Durchführung der Verstaatlichung grosse volkswirtschaftliche Verdienste. Wahrte die Interessen der Schweiz beim Simplondurchstich.

"Föderalist geblieben, aber Realpolitiker geworden." (NZZ 1908, Nr. 342)

1. Zschokke Olivier

2. 1826 - 1898

3. AG

4. S 1877 - 1885 N 1890 - 1897

5. Ingenieur der S.C.B. in Solothurn (1853). Studienreisen nach Frankreich, England, Belgien, Deutschland, Seit 1859 mit Ing. Näf und Architekt Locher in der Leitung einer grossen Baufirma (Vitznau-Rigi-Bahn, Vorstudien Brünigbahn, Vorstudien Kraftwerk Rheinfelden).

6. In der Jugend linksradikal, später demokratisch, dann freis.-dem.
In der BVers.: Rad.-dem.

7. Initiant der aargauischen Südbahn.

Verwaltungsrat: Aarg. Kreditanstalt 1873 - 1877

Vitznau-Rigi-Bahn-Gesellschaft 1872 - 1898

Aargauer Nachrichten (freis.-dem.) 1892 - 98.

8. Im Ständerat ständiges Mitglied der permanenten Militär- und der Eisenbahnkommission. In Eisenbahnfragen für Verstaatlichung des Betriebes, später für totalen (Motion 1894) Rückkauf. Anhänger der Schutzzollpolitik. Bahnprojekte: Schafmattbahn, Förderung der Fricktalbahn.

Publikationen: Was hat der Kanton Aargau in Eisenbahnsachen zu tun?

Aarau 1864

Betrieb der Schweizerischen Eisenbahnen unter der Leitung
des Bundes Zürich 1877

Verbesserungen im schweizerischen Eisenbahnwesen durch
Vereinheitlichung des Betriebes,

Aarau 1882

Projekt einer Schafmatteisenbahn

Aarau 1886/88

Verstaatlichung des Betriebes schweizerischer Eisenbahnen
Basel 1894.

(Gruner Erich: die schweizerische
Bundesversammlung 1848 - 1920,
Bd. I.)

A n h a n g II

Biographien der wichtigsten Autoren (Kennzeichnung im Text: ⁺)

Schema:

1. Name	2. Geburts- und Todesjahr
3. Wohnorte	
4. Berufliche Ausbildung	
5. Berufliche Laufbahn	
6. Verbindungen	
7. Publikationen, das Eisenbahnwesen betreffend o.ä. Zusammenhang	
8. Erwähnt auf S. ... dieser Abhandlung	

Ammann Gustav

2. 1851-1910

3. Basel. Paris, Basel, Zürich.

4. Kaufmännische Lehre in Speditions- und Bankhaus in Basel

5. Kaufmännischer Angestellter in Paris.

1870 Rückkehr nach Basel und Eintritt in die Speditionsfirma Danzas & Co.
1872 Leitung der Filiale Zürich der Danzas. 1892 Teilhaber der Firma.
Bei der Umwandlung der Firma in eine Aktiengesellschaft wird er Delegierter des Verwaltungsrates.

Anfang der 80er Jahre wird er zur Ausarbeitung des "Bericht über Handel und Industrie des Kantons Zürich" zugezogen, 1887 in den Vorstand der Kaufmännischen Gesellschaft Zürich (Zürcher Handelskammer) gewählt, welchem er bis zu seinem Tod angehört.

1907 wird er bei der Begründung der Schweizerischen Nationalbank ins Lokalkomitee der Zürcher Zweiganstalt gewählt, deren Vizepräsident er wird.

In der kommerziellen Konferenz der SBB ist er Delegierter des Vororts des Schweizerischen Handels- und Industrievereins.

7. Vor allem Vortragstätigkeit:

Ueber die Verstaatlichung der schweiz. Eisenbahnen, Vortrag, Zürich 1888.
Rückblicke auf die Entwicklung des schweizerischen Verkehrslebens bis
zum Beginn der Eisenbahnbauten, Vortrag, Zürich, 1890.

8. S. 102 ff.

Qu: Nekrolog: NZZ 1910, Nr. 340, 9. Dezember.

Arbenz Caspar

2. 1837 - 1910

Ausbildung zum Ingenieur.

Trat im November 1872 in den Dienst der N.O.B. und wurde 1878 Adjunkt des Betriebsoberingenieurs befördert.

1880 Betriebschef der N.O.B. und ab 29. Juni 1883 Mitglied der Direktion N.O.B. Ihm unterstand die Leitung des Betriebsdienstes.

C. Arbenz wurde an der Generalversammlung vom 27. Juni 1894 auf Drängen von Guyer-Zeller hin von den Aktionären als Direktor abberufen.

Erwähnt auf S. 185.

(Qu: Auskunft des Stadtarchivs Zürich,
Geschäftsbericht N.O.B. 1883, Zch. 1884)

Arbenz Rudolf

2. 1845 - 1915

Kaufmännische Ausbildung.

Wurde 1888 zum Direktor der Eidgenössischen Bank, Comptoir Zürich, gewählt und bekleidete dieses Amt bis zur Pensionierung im Jahre 1902.

Im Jahre 1892 gehörte er interimswise der Zentraldirektion Bern an.

Nach seiner Pensionierung lebte er sehr zurückgezogen in Zürich Oberstrass.

Die Eidg. Bank war zwischen 1888 und 1890 bei der Finanzierung mehrerer Bahnen beteiligt.

Erwähnt: S. 94

(Qu: Auskunft des Stadtarchivs Zürich,
NZZ 1915, Nr. 881, 10. Juli (fehlerhaft!)
Denkschrift der Eidg. Bank 1863-1913,
Zürich 1914)

Bartholony Jean François

2. 1796-1881

3. Genf, Frankreich, Genf

5. Spielte als hervorragender Finanzmann eine grosse Rolle beim Bau der ersten französischen Eisenbahnlinien. Er war Präsident der Compagnie Lyon-Genève, der Compagnie d'Orléans, der Caisse d'Epargne de Paris und anderer Gesellschaften und Institute.

Er hatte bedeutenden Anteil an der Idee, die dem französischen Eisenbahn-Entwicklungsplan zugrunde lag: Der Staat finanzierte den Unterbau und erstellte die Linien, die dann von Privatgesellschaften betrieben wurden.

7. Lettre à un député... Paris 1842.
Lettre au Conseil Fédéral.. Genf 1862.
Note adressée à M. le président... Paris 1863

8. S. 22, 37.

Qu: Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz, Neuenburg 1921,
Halperin E., Der Westbahnkonflikt 1855-1857, Diss. Zürich 1943.

Cuony Albert

2. 1832-1915

3. Fribourg, Lausanne.

4. Mittelschule in Fribourg, Rechtsstudium in Einsiedeln und Luzern. Lizentiat in Jurisprudenz und Philosophie. Notariatspatent.
5. Eintritt ins Interessenkomitee für die Oronbahn als Sekretär. Eintritt in die daraus hervorgehende Centre-Ouest-Suisse (27.11.1855 vom Kanton Freiburg begründet). Gleiche Funktion in der daraus hervorgehenden Compagnie Lausanne-Fribourg-Berne (1859), ab 1865 der Suisse Occidentale, die 1873 zur Suisse-Occidentale-Simplon wird, und ab 1890 zur Jura-Simplon-Bahn umbenannt wird.

1874 wurde er als Sekretär der seit 1863 bestehenden Schweizerischen Konferenz der Eisenbahngesellschaften gewählt und gab in dieser Eigenschaft den "Recueil des Décisions prises par la conférence des chemins de fer suisses" (10 Bde.) heraus. In diesem Werke sind die Prozesse der Vereinigung zwischen 1874 und 1908 aufgezeichnet.

1903 wird Cuony Sekretär der Kreisdirektion I in Lausanne. Er bekleidet das Amt bis zu seiner Pensionierung 1912.

6. Präsident des Konservatoriums Lausanne
7. Lacrise des chemins de fer suisses, Lausanne 1877.
Les origines des chemins de fer dans le canton de Fribourg, 1902.
L'Association des chemins de fer suisses, 1904.

8. S. 72f.

Qu: La Liberté 1915, Nr. 115, 20. Mai
Gazette de Lausanne 1915, Nr. 136, 20. Mai.

Fischer Johann

2. 1864-1940

3. Baden, Basel, Baden
4. Rechtsstudium an in-und ausländischen Hochschulen
5. Erwerb des aargauischen Fürsprecherpatentes. Vorübergehend Stadtschreiber von Baden.
1892 Wegzug nach Basel.
1897 aargauischer Obrichter mit Wohnsitz in Baden.
1907 Direktor der Gewerbebank Baden bis zur Pensionierung 1927.
6. Verwaltungsrat der Gewerbekasse Baden 1890-92 und 1897-1907. Danach deren Direktor bis 1927. In der Zeit zwischen 1892 und 1897 muss er während seines Aufenthaltes in Basel Henry Gautschy kennengelernt haben.
7. Die Eisenbahnverstaatlichung nach ihren rechtlichen Gesichtspunkten, Referat, Zürich 1893.
8. S. 196.

(Qu: Stadtarchiv Baden, Adressbücher
100 Jahre Gewerbekasse Baden, Festschrift,
dargestellt von Joseph Locher, Baden 1964,
S. 79 und 91)

Frey Julius

2. 1855-1925

3. Möhlin AG

4. Kantonsschule Aarau 1869-1874. Studium der Jurisprudenz in Lausanne, München und Heidelberg. Dr. iur.
5. Praxiszeit im Advokaturbüro Haberstich in Aarau. Anwaltspatent. Advokat in Möhlin. 1878 Kontrollstelle der Aaraguischen Bank in Aarau, 1881 Vizedirektor und Chef der Hypothekarabteilung. Ab 1889 als 1. Vizedirektor an die Kreditanstalt Zürich berufen (Leitung: Carl Abegg, Georg Stoll[†]). 1900 Mitglied der Direktion, ab 1911 Präsident des Verwaltungsrates bis zu seinem Tod 1925.

6. War Präsident der Elektrobank, der Orientbank und verschiedener Gesellschaften, wie Kraftwerk Laufenburg, Kraftübertragungswerk Rheinfelden. War Mitinitiant der Bank für Orientalische Eisenbahnen 1890. Baute die Schweizerische Bodenkreditanstalt wesentlich aus.

Wurde 1900 in den Verwaltungsrat der N.O.B., 1901 in denjenigen der Gotthardbahn gewählt. 1905 wurde er vom Bundesrat in den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen berufen. War Mitglied des Bankrates der Nationalbank.

Arbeitete zusammen mit Prof. Eugen Huber und Notar Gamper den Entwurf des neuen Obligationenrechts aus. Hielt Vorlesungen an der Universität Zürich über Aktienrecht.

War während zweier Perioden Mitglied des Grossen Rates des Kantons Aargau.

7. Das Projekt einer Fusion der S.C.B. und der N.O.B., Aarau 1893.

8. S. 183 f.

Biographisches Lexikon des Aargaus 1803-1957,
Aarau 1957

Gautschy Henry

2. 1848-1918

3. Gontenschwil AG, Basel, Marseille, Basel

4. Lehre (abgebrochen) in einem Seidenladen in Basel. Aufenthalt in Marseille.

5. Gründung einer eigenen Firma (Seidengeschäft)

Half 1881 den Sieg der Freisinnigen in Kleinbasel mitorganisieren. Darauf Wahl in den Grossen Rat. 1882-1893 Wohnsitz in Pratteln, darauf wiederum in Basel. 1893-1899 erneut Mitglied des Grossen Rates von Basel. Setzte sich vehement für die Expropriation der Privatbahnen ein (Initiant der Expropriationsinitiative 1896), und war Anhänger der Schutzzollpolitik. Stand 1899 in Basel als Kandidat für den Sitz von Bundesrat Brenner im Nationalrat, den die Freisinnigen zurückerobern wollten, in Diskussion. Wandte sich von der Politik ab und übernahm eine Versicherungsagentur in Basel.

7. Die Nationalisierung der schweizerischen Eisenbahnen, Basel 1894. Die Naturnotwendigkeit der Nationalisierung der schweizerischen Eisenbahnen, Basel 1895.

8. S. 193ff, S. 216ff.

Nekrolog: Nationalzeitung 1918, 11. Januar.

Geiser Carl Friedrich

2. 1843-1934

3. Langenthal, Zürich, Küsnacht ZH.

4. Studium am Polytechnikum Zürich und an der Universität Berlin.

5. Wird 1863, 20 jährig, Dozent am Polytechnikum, 1873 ordentlicher Professor für Mathematik. 1881-1887 und 1891-1895 Direktor des Polytechnikums. Bildet Lehramtskandidaten in höherer Mathematik aus.

Erster Präsident der eidgenössischen Maturitätskommission. Er reorganisiert den Mittelschulunterricht im Hinblick auf das Studium am Polytechnikum. Seine wissenschaftlichen Arbeiten betreffen vor allem das Gebiet der algebraischen Geometrie. 1898-1904 Zentralpräsident der Naturforschenden Gesellschaft der Schweiz. 1918 Ehrendoktor der ETH Zürich, auch Ehrendoktor der Universität Bern.

6. Befreundet mit Nationalrat Joh.Friedr. Peyer im Hof*, Schaffhausen.

7. Publikationen zum Eisenbahnwesen: Die Krisis der N.O.B., Zürich 1877.

8. S. 79

Qu: Nekrolog in der NZZ 1934, Nr. 435, 12. März, Verhandlungen der Schweiz. Naturforschenden Gesellschaft, Zürich 1934, S. 522ff, in: Handschriftenabteilung der ETH-Bibliothek, Zürich.

Hentsch Ernest und Henri

Die Firma Hentsch und Cie war von Henri Hentsch, 1761-1835 gegründet worden. Ursprünglich stammte das Geschlecht aus Tschechen (Brandenburg), erwarb dann aber durch Henri Hentsch das Bürgerrecht von Genf und dasjenige von Netstal GL. Zwischen 1815 und 1827 gründete Henri Hentsch mehrere Handelshäuser und Banken in Nyon, Genf, Lyon und Paris.

Charles Hentsch, 1790-1854, war neben seiner Banquiertätigkeit besonders philanthropisch tätig, so stiftete er mehrere Preise zur Austeilung am Collège und an der Universität Genf.

Charles Hentsch, sein Sohn, führte die Firma Hentsch & Cie. zwischen 1853 und 1902. 1858-1862 war er auch Gemeinderat von Genf und war auch Mitbegründer der genferischen Gasgesellschaft.

Jean-Alexis-Henri Hentsch wurde am 23. August 1818 in Genf geboren. Er war 1842-1854 Chef des Hauses Hentsch & Cie, 1849-1854 auch Verwalter der Caisse d'Epargne. Ab 1854 betätigte er sich als Banquier in San Francisco, 1859-1866 war er dort Schweizerischer Konsul. Er war mit Georg Stoll⁺, Direktor der Schweizerischen Kreditanstalt, befreundet. Henri Hentsch starb am 26. Mai 1905 in Genf.

Ernest Hentsch und Edouard Hentsch, die Söhne von Charles Hentsch, waren vom gleichen Unternehmergeist beseelt. Ernest, 1853-1921, war Chef der Firma Hentsch & Cie. zwischen 1879 und 1921. Er war Verwalter der Union financière und einer der Gründer der Schweizerischen Gesellschaft für elektrische Industrie, 1898.

Edouard Hentsch, 1829-1892, war Präsident des Comptoir d'Escompte de Paris zwischen 1872 und 1889. Er beriet die schweizerischen Bahngesellschaften, finanzierte sie zum Teil und bestimmte ihre Politik mit. Er erwarb die französische Staatsangehörigkeit und begründete damit den französischen Zweig der Familie Hentsch. Er regte die Gründung der Schweizerischen Eisenbahnbank (1879-1885) an, der ersten Finanzierungsgesellschaft der Schweiz, zur Sanierung der N.O.B.

Literatur: Henri Hentsch: Réflexions sur les chemins de fer en général et les chemins de fer suisses en particulier, Genève 1883.
Ernest Hentsch: Le message fédéral du mars 1883 et la loi de 1872 sur les chemins de fer suisses, Genève 1883.

Erwähnt auf S. 73

Qu: Dictionnaire historique et biogr. de la Suisse, tome IV, p. 68, Neuchâtel 1928.
Auskunft des Bankhauses Hentsch & Cie, Genève.

Hohl Albert

2. 1838 - 1891

3. Teufen AR, Grenchen SO, Lenzburg 1863-1875, Winterthur und Bern.
4. Lehrerseminar
5. Bezirkslehrer in Grenchen und Redaktor des "Leberberger Anzeigers". Lehrer am Lehrerseminar Gais AR. Lehrer an der Bezirksschule Lenzburg für Geschichte (1863-1875). Rektor. Veranlasste 1874/75 den "Aargauer Schulstreit" in Turgi und war Mitbegründer des Aargauer Schulblattes, dessen Redaktion er während der ersten Jahre besorgte. Die Aargauer Lehrerschaft hat ihre berufliche und finanzielle Besserstellung in diesen Jahren wesentlich diesem Mann zu verdanken.

Wirkte propagandistisch zugunsten der Nationalbahn, wofür er von der Direktion eine namhafte Gratifikation erhielt. Die Erkrankung an Tuberkulose zwang ihn 1875 zur Aufgabe des Berufes. Er wurde von der Nationalbahndirektion nach Winterthur als Chef des statistischen Büros nach Winterthur berufen; seine Stelle wurde aber nach fünf Monaten aufgehoben.

Eintritt in die Redaktion des Winterthurer Landboten. Siedelte Ende der Siebzigerjahre als deren Bundesstadtkorrespondent nach Bern über. Seine Berichte galten als zuverlässig und fundiert.

Starb im Alter von 53 Jahren an seiner Krankheit.

6. Zur Rettung aus dem Eisenbahnkrach, Zürich 1877.
8. S. 78f.

(Qu: Biographisches Lexikon des
Aargaus 1803-1957, Aarau 1957.)

Memminger Anton

1846-1924

Anton Memminger wurde 1846 in Eggelfingen, Bayern, als Bürger von Straubing, Bayern, geboren. In Nürnberg war er Anhänger der Sozialdemokratie und Redaktor am "Fürther demokratischen Wochenblatt". Wegen Beleidigung und Verleumdung eines Offiziers wurde er gerichtlich belangt. Der Urteilsvollstreckung entzog er sich durch Flucht in die Schweiz. Vorher wurde er wegen Streits mit einem Gesinnungsgenossen aus der dortigen Partei ausgeschlossen.

Er nahm Wohnsitz in Zürich und gab als Beruf Schriftsteller an. Nach einem halben Jahr zog er nach Rheinfelden und Winterthur.

1876 kam Memminger erneut nach Zürich und arbeitete als Sekretär bei der N.O.B. Das Adressbuch der Gemeinde Riesbach des Jahres 1877 verzeichnet ihn als "Vorstand der Direktionskanzlei der N.O.B.". Daneben war Memminger auch bei der Nationalbahn tätig und schrieb Artikel für den "Weinländer", eine damals oppositionelle Zeitung.

1879 war er als Redaktor des "Weinländers" in einen spektakulären Verleumdungsprozess gegen den Vorsteher der Psychiatrischen Klinik Burghölzli, Zürich, verwickelt. In diesem Zusammenhang wurde er zu einer Gefängnisstrafe von 6 Monaten und zu fünf Jahren Landesverweisung verurteilt.

Am 5. Dezember 1879 verliess Memminger mit seiner Familie die Schweiz mit unbekanntem Ziel. Später liess er sich in Würzburg nieder und gab dort die "Neue bayerische Landeszeitung" heraus. Den Lebensabend verbrachte er in Schonungen (Franken).

(Qu: - Mook Friedr., Anton Memminger, Mannheim 1873.

- Der zürcherische Schwurgerichtsprozess des Herrn Prof. Dr. Hitzig contra Redaktion des "Weinländer" (Anton Memminger), Zürich 1879.
- Der Weinländer 1876-1879.
- Einwohnerkontrollen und Adressbücher der Gemeinde Riesbach und der Stadt Zürich.
- Stadler P., Die Krise der schweizerischen Eisenbahnpolitik um 1877 im Spiegel eines deutschen Berichtes, in: Festschrift für Gottfried Boesch, Schwyz 1980.)

Montandon Louis-Edouard

2. 1811-1890

3. Travers, Neuchâtel, Paris, England, Louisiana USA, Neuchâtel.
4. Studium in Neuchâtel
5. 1829 Eintritt in die Firma Passavant, Basel. Reist nach England und in die USA, wo er sich mit Baumwoll-Export beschäftigt. Kehrt 1847 zurück und nimmt am "mouvement républicain" in Neuchâtel teil, wie auch an der Revolution vom 1. März 1848. Er wird Staatsrat der Provisorischen Regierung. Er schlägt die Schaffung einer Kantonalbank, die zur Herausgabe von Banknoten berechtigt ist, vor. Von 1848-1851 ist er Staatsrat (Baudepartement). Nach seiner Demission betraut man ihn mit der Aufgabe als Unterhändler bei der französischen Regierung und den Finanzinstituten in Paris Kredit zum Bau der "Franco-suisse"-Eisenbahn zu beschaffen.

Erwähnt: S. 45.

(Léon Montandon: Les Montandons.
Origines.Histoire. Généalogie.
1310-1910. Genève 1913.

Seidel Robert

2. 1850-1933

3. Kirchberg (Sachsen), Feldbach, Horgen Männedorf und ab 1870 in Zürich.
4. Tuchmachergeselle, daneben kfm. Weiterbildung. Kaufm. Angestellter, dann Geschäftsführer der Buchdruckerei und Buchhandlung des Grütlivereins und der "Tagwacht".
Lehrerseminar. Primarlehrer und Werkstudent. Sekundarlehrer.
5. Redaktor der "Arbeiterstimme" Zürich 1890-1898.
Mitbegründer und erster Redaktor des "Volksrechts" 1898-1899.
Ab 1900 Sekundarlehrer in Zürich-Aussersihl.
PD an der ETH Zürich für Sozialpädagogik ab 1905, ab 1908 auch an der Universität Zürich. 1923 Titularprofessor an der ETH. Im Lehramt bis 1929.
1893-1923 im Grossen Stadtrat Zürich,
1893-96, 1899-1917 und 1920-22/23 im Kantonsrat. 1911-1917 im Nationalrat.
Ueberzeugter Sozialdemokrat auf dem rechten Flügel der Partei stehend (1887-1900 Gegner Greulichs). 1916 verlässt er anlässlich der Abspaltung des Grütlivereins die Sozialdemokratische Partei. Trat 1925 wieder ein.
8. S. 194 und die Beiträge der "Arbeiterstimme" zwischen 1890 und 1898.

Qu: Gruner E., Die Schweizerische Bundesversammlung,
1848 - 1920, Bd. I, Bern 1966.

Steiger Jakob

2. Geb. 1861

3. Basel und Bern
4. Studium der Rechte, Dr. iur.
5. 1902-1931 Mitredaktor der Basler Nachrichten
1912-1931 a.o. Professor für Schweiz. Finanzwissenschaft, Verkehr und Industrie an der Universität Bern.
7. Hat vor allem finanzwissenschaftliche Probleme abgehandelt.
Eisenbahnpolitik: Zur Orientierung über die Frage der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz, Zürich 1898.
Milliardenschuld und Amortisation, Basel 1898.
8. S. 239, 241.

Qu: Aellen Hermann: Schweizerisches Zeitgenossenlexikon, Bern, Leipzig 1932.

Stoll Georg

2. 1818-1904

3. Osterfingen, Schaffhausen, Zürich, Augsburg, Frauenfeld, Bern, Zürich.

4. Eintritt in eine Buchhandlung in Schaffhausen.

5. Geschäftsführer der Buchhandlung der "Thurgauer Zeitung" 1837-1843. Kontakt mit Prof. Blunschli von der provisorischen Regierung nach dem Zürcher Putsch 1839. Eintritt in die Redaktion der "Thurgauer Zeitung".

Mitglied der liberal-konservativen Partei. Auf Beratung mit C. Kappeler, eidgenössischer Schulratspräsident, hin, wurde er von Bundesrat Näff, der auf Stolls Artikel zum Posttaxengesetz aufmerksam geworden war, als Adjunkt des Kursinspektors 1851 nach Bern berufen.

1853 Sekretär der Zürich-Bodensee-Eisenbahn (Direktion: Alfred Escher).

Gleichen Jahres nahm er die Wahl zum Kreispostdirektor von Zürich an. 1858 wurde Stoll von Alfred Escher als Direktor der N.O.B. für den kommerziellen Dienst vorgeschlagen und gewählt. (1858-1873).

1873-1894 Verwaltungsrat der Schweizerischen Kreditanstalt, gleichzeitig deren Direktor bis 1885. In dieser Zeit bemühte er sich um die finanzielle Sicherung des Gotthardprojektes und war wesentlich an der Gründung der "Schweizerischen Eisenbahnbank in Basel" (beteiligt: Comp-toir d'Escompte de Paris (Ed. Hentsch); Schweiz. Kreditanstalt; Association Financière de Genève; Basler Bankverein; Basler Handelsbank und die Bank in Winterthur) 1879 beteiligt.

1874-1885 im Aufsichtsrat der Schweizerischen Rentenanstalt, ferner seit Ende der Sechzigerjahre im Verwaltungsrat der NZZ bis 1890.

1882 Mitgründer der Zürcher Strassenbahngesellschaft, deren Direktionskomitee er bis 1890 angehörte (Ressort: Finanzierung).

Austritt aus der N.O.B. aus Empörung über das Geschäftsgebahren Guyer-Zellers. 1890 erblindet. 1898 Austritt aus dem Verwaltungsrat der SKA.

6. Der berufliche Aufstieg Stolls wird in der Biographie stark auf das Zusammentreffen und den Kontakt mit namhaften Persönlichkeiten vor allem während der Frauenfelder Zeit zurückgeführt. So bestanden enge Verbindungen zu Prof. Blunschli, Zürich; Caspar Jenny, Ziegelbrücke (später Verwaltungsrat N.O.B. und SKA); C. Widmer, Rentenanstalt; Dr. C. Kappeler, eidg. Schulratspräsident; Alfred Escher; Gottfried Keller.

7. Zur Ehrenrettung des Privatbahnsystems der Schweiz, Zürich 1888. Beleuchtung der finanziellen Seite des Rückkaufsprojektes (von Stämpfli), NZZ 1863, später als Broschüre, Zürich 1863 und Widerlegung der Nachweise (Stämpflis), NZZ 1863.

8. Erwähnt: S. 32ff, 110 ff.

(Qu: Otto Stoll: Georg Stoll, ein Lebensbild, Zürich 1904.)

Tallichet Edouard

2. 1828-1911

3. Cossonay, Frankfurt a.M., Lausanne

4. Geboren in Cossonay, begann Tallichet seine Publizistenlaufbahn in einer Bank in Frankfurt a.M. Zurückgekehrt in die Schweiz betätigte er sich als Verleger. Der Syndic von Lausanne betraute ihn mit einer Mission in St. Petersburg die Neutralität Savoyens betreffend.

Der König von Belgien zeichnete Tallichet 1881 mit dem Leopold Orden aus.

Tallichet betätigte sich als Journalist und schrieb vor allem für das Journal de Genève und die Gazette de Lausanne Artikel.

1866 erwarb er die 1796 in Genf gegründete Bibliothèque universelle (de Genève), die 1861 mit der Revue suisse (Neuchâtel) fusioniert hatte, käuflich.

Tallichet redigierte die Bibliothèque universelle et Revue suisse (Vierteljahresschrift) bis zu seinem Tode.

7. Les chemins de fer et les passages des Alpes, Lausanne 1870,
Les chemins de fer suisses, Lausanne 1895.

8. Erwähnt auf S. 105.

(Qu: Gazette de Lausanne 1911, Nr.266,
27. September)

Weissenbach Placid

2. 1841-1914

3. Bremgarten, Aarau, Basel.

4. Kantonsschule Aarau, Rechtsstudium in Heidelberg, München, Berlin und Paris.

5. Advokaturbüro in Bremgarten, dann in Aarau.

1868 Mitglied des Grossen Rates des Kantons Aargau, 1872-1874 Nationalrat.

1874 Generalsekretär der S.C.B. in Basel. 1890 Präsident des Grossen Rates von Basel.

Obwohl seit 1888 Direktionspräsident der S.C.B., verfocht er öffentlich die Eisenbahnverstaatlichung, und zwar auf dem Wege der Expropriation.

1896 deshalb in seiner Stellung als Direktor nicht wiedergewählt.

Eintritt in den Bundesdienst. Dort einer der bedeutendsten Mitarbeiter von Bundesrat Zemp bei der Schaffung der Schweizerischen Bundesbahnen.

1901-1911 Generaldirektor der SBB.

7. Rückkauf oder Expropriation, Basel 1894,

Die Entwicklung der Eisenbahnfrage in der Schweiz, Berlin 1898,

Die Durchführung der Verstaatlichung in der Schweiz, Berlin 1904/05,

Das Eisenbahnwesen der Schweiz, Zürich 1913/14, u.a.

8. S. 193

(Qu: Biographisches Lexikon des
Aargaus 1803-1957, Aarau 1957)

Bibliographie

Quellen

- A b s c h i e d e, der eidgenössischen Tagsatzung, Jhg. 1845, 1846, 1847, 1848.
- A m m a n n - Spiller Gustav: Ueber die Verstaatlichung der Eisenbahnen. Vortrag, gehalten am 20. Januar 1888 in der Kaufmännischen Gesellschaft Zürich, mit Replik. Zürich 1888.
- A r b e n z Rudolf: Ist der Rückkauf unserer Eisenbahnen zur Zeit praktikabel und wünschenswert? Zürich 1887.
- B a r b e y C.: Une conséquence nécessaire de l'effondrement du rachat. Genève et Bâle 1898.
- B a r t h o l o n y François: Lettre au Conseil fédéral, datée de Genève le 25 octobre 1862 et note essentielle sur différents systèmes par F. Bartholony. (Manuscrit) Genève 1862.
- B a r t h o l o n y François: Note adressée à M. le Président et MM. les membres du Conseil fédéral. Paris 1863.
- B e r g e r o n Charles: Der wohlfeile Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Dt. Uebersetzung von E. Dapples. Bern und Solothurn 1863.
- B e r g e r o n Charles: Les chemins de fer suisses et le railway-clearing-house de Londres. Lausanne 1863.
- B e r i c h t, beleuchtender, des Regierungsrates des Kantons Zürich über den Entwurf der eidgenössischen Bundesverfassung. Zürich 1848.
- B e r i c h t der Verhandlungen des Grossen Rates des Kantons Zürich. (26. Juni) Zürich 1845.
- B o n n a Joseph: Centralisation des Betriebes und Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen durch den Bund. Bern 1867.
- B o t s c h a f t des Bundesrates an die Bundesversammlung betr. Ankauf der Centralbahnaktien, vom 21. März 1891. Bern 1891.
- B o t s c h a f t des Bundesrates an die Bundesversammlung betr. den Rückkauf der Schweiz. Hauptbahnen. Vom 25. März 1897. Bern 1897.
Zit. Rückkaufsbotschaft 1897.
- B u l l e t i n, Stenographisches, der schweizerischen Bundesversammlung. Jhg. 1 - 7, 1891 - 1897.
- B u n d e s b l a t t, Schweizerisches. Bern 1849 - 1898.
- B u n d e s v e r f a s s u n g 1848. Bern 1848.
- C u o n y Albert: La crise des chemins de fer suisses. Lausanne 1877.

- C u r t i Theodor: Das Eisenbahnrechnungsgesetz. Ein Wort an das Schweizervolk. O.O.u.J.
- D i e t l e r Hans (Hermann): Die schweizerische Eisenbahnfrage. In: Schweizer Zeitfragen, Heft 4, Zürich 1877.
- D r e x l e r A.: Der Eisenbahnrückkauf in der Gesetzgebung der europäischen Staaten mit Nutzenanwendung für die Schweiz. Bern und Leipzig 1896. Auch in: Schweiz. Blätter für Wirtschafts- und Sozialpolitik. 4. Jhg., Bern und Leipzig 1896, S. 193 ff.
- D r o z Numa: La politique fédérale en matière des banques d'assurance et de chemins de fer. La Chaux-de-Fonds 1896.
- D r o z Numa: Der Rückkauf der schweiz. Eisenbahnen, Basel und Genf 1898.
- E. A. S. Eisenbahn-Akten-Sammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft. Bern 1852 ff.
- E i s e n b a h n - S t a t i s t i k, Schweizerische, hrsg. vom schweizerischen Post- und Eisenbahn-Departement, 26 Bde., Bern 1868 ff.
- E s c h e r Alfred: Eröffnungsrede bei der ersten Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft. Zürich 1853.
- F i s c h e r Johann: Die Eisenbahnverstaatlichung nach ihren rechtlichen Gesichtspunkten. Referat, Zürich 1895.
- F r e y Julius: Das Projekt einer Fusion der Schweiz. Centralbahn und der Nordostbahn, eine eisenbahnpolitische und eisenbahnrechtliche Studie. Aarau 1893.
- G a u t s c h y Henry: Die Nationalisierung der schweiz. Eisenbahnen, Basel 1894.
- G a u t s c h y Henry: Die Notwendigkeit der Nationalisierung der Schweiz. Eisenbahnen, Basel 1895.
- G e i g y Alfred: Einige Erörterungen über das schweizerische Eisenbahnwesen. Basel 1874.
- G e i s e r C.F.: Die Krisis der Nordostbahn. Rückschau und Ausblick auf die schweizerische Eisenbahnpolitik. In: Schweizer Zeitfragen, Heft 5, Zürich 1877.
- G e s c h ä f t s b e r i c h t e der Nordostbahngesellschaft. Zürich 1853 - 1901.
- G e s c h ä f t s b e r i c h t e der Schweizerischen Centralbahn. Basel 1853 - 1901.
- H e n t s c h Henri: Réflexions sur les chemins de fer en général et les chemins de fer suisses en particulier. Genève 1883.
- H o h l Albert: Zur Rettung aus dem Eisenbahnkrach. Winterthur 1877.
- J a h r b u c h, Statistisches, 2. Jhg., Bern 1892, 7. Jhg. Bern 1898.

- K a i s e r Simon: Der Bund und die Eisenbahnen. Ein Beitrag zur Lösung der schweizerischen Eisenbahnfrage. Solothurn 1869.
- K a i s e r Simon: Grundsätze Schweizerischer Politik. Vorlesungen. Solothurn 1875.
- d e L a v e l e y e G.: Le rachat des chemins de fer suisses. Bruxelles 1897.
- M e m m i n g e r Anton: Der Krach. Kritische Gänge durch das schweizerische Eisenbahnwesen. 1. - 3. Auflage. Zürich 1877.
- M e m m i n g e r Anton: Herr alt Bundesrat Stämpfli und die schweizerischen Eisenbahnen. Diskurse über Aktiengesellschaften und Staatsbahnen von A.M. Zürich 1878.
- M o n t a n d o n L.-E.: Plan pour venir en aide à la situation difficile des chemins de fer. Avec réponse de J. Bonna. "Journal de Genève" 1865, Nr. 234, 240, 246, 249.
- P r e s s e, die Schweizer, Bern 1896.
- P r o j e t d'un réseau fédéral de chemins de fer pour la confédération helvétique, par J. Berset. (Manuskript, Bundesarchiv, Bern) (S.a. Beil. zum Protokoll der eidg. Tagsatzung 1845, Nr. 121.)
- P r o t o k o l l der Generalversammlung der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft. (Zürcher Handelskammer) Zürich 1841.
- P r o t o k o l l e der Nordostbahngesellschaft. 172 Bde. Zürich 1853 - 1901.
- P r o t o k o l l e des Verwaltungsrates der Nordostbahngesellschaft. 2 Bde. Zürich 1853 - 1901.
- P r o t o k o l l e der Generalversammlungen der Nordostbahngesellschaft. 2 Bde. Zürich 1853 - 1901.
- R a d i k a l i n s k y Basileo: Wie der Mutz um die Bahnen wirbt. Zürich 1898.
- R e f e r e n d u m s v o r l a g e n, dringliche Bundesbeschlüsse, Volksinitiativen, Volksabstimmungen 1848 - 1974. Bern 1974.
- R y f Joh.: Die schweizerische Staatsbahn. Zürich 1891. (Ohne Nennung des Verfassers erschienen.)
- S a m m l u n g, Amtliche, der Bundesgesetze und Verordnungen der schweizerischen Eidgenossenschaft. zit. A.S. Bern 1848 ff.
- S a m m l u n g der Gesetze und Verordnungen des Kantons Zürich. Zürich 1896.
- S a m m l u n g Eisenbahnrückkauf, Zentralbibliothek Zürich.

- S a u e r t e i g Belial (Pseudonym für Memminger Anton): De Züri-Hergott oder die Kunst ein reicher und mächtiger Mann zu werden; Colloquia über Leben und Taten Alfredi Magni (Escher). St. Gallen 1877.
- S o r a l Henri: Le Nord-Est et les chemins de fer suisses. UNION OU RACHAT. Lettre à M. G. Stoll. In: Schweizer Zeitfragen, Heft 17. Zürich 1888.
- S t a t i s t i k des schweizerischen Warenverkehrs von 1851 bis 1884, zusammengestellt vom Schweizerischen Handelsdepartement. Bern 1887.
- S t ä m p f l i Jakob: Die schweizerischen Eisenbahnen, deren Betriebsübernahme und Erwerbung durch den Bund. Bern 1878.
- S t e i g e r Jakob: Zur Orientierung über die Frage der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz. Zürich 1898.
- S t e i g e r Jakob: Milliardenschuld und Amortisation. Basel 1898.
- S t e t t l e r E.: Zu Gunsten der Eisenbahnverstaatlichung. Ein geschichtlicher Nachweis für die Notwendigkeit des Rückkaufs der Eisenbahnen durch den Bund. Zürich 1898.
- S t o l l Georg: Zur Ehrenrettung des Privatbahn-Systems der Schweiz. In: Schweizer Zeitfragen, Heft 16. Zürich 1888.
- T a l l i c h e t Eduard: Le rachat des chemins de fer par l'état. In: Bibliothèque universelle et Revue Suisse, 3ème période, tome 37 f. Lausanne 1888.
- T a l l i c h e t Eduard: La fusion et l'unification des chemins de fer suisses. In: Bibliothèque universelle et Revue Suisse, 3ème période, tome 44. Lausanne 1889.
- T a l l i c h e t Eduard: Le peuple suisse doit-il racheter ses chemins de fer? Lausanne, 1898.
- W e l t i Emil: Rede des Herrn Bundespräsidenten Welti über den Zentralbahnankauf. Basel 1891.
- L e W i l s o n i s m e à Berne. Flugblatt. O.O.u.J.
- Z s c h o c k k e Olivier: Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen unter Leitung des Bundes. In: Schweizer Zeitfragen, Heft 1. Zürich 1877.
- Z s c h o c k k e Olivier und K a i s e r Simon: Verbesserungen im schweizerischen Eisenbahnwesen durch Vereinheitlichung des Betriebes. Aarau 1882.
- A n o n y m : Zur Aufklärung über das Rechnungsgesetz. Ein Mahnwort an das Schweizervolk. Bern 1896.

Zeitungen

Der liberale Alpenbote, Chur.
Basler Arbeiterbund, Basel.
Die Arbeiterstimme, Bern.
Schweizer Bote, Aarau.
Die Botschaft, Klingnau.
Solothurner Blatt, Solothurn.
Der Bund, Bern.
Confédéré, Journal des Démocrates fribourgeois, Fribourg.
Corriere del Ticino, Lugano.
Schweizerische Eisenbahn- und Handelszeitung, Zürich.
Die Eisenbahn, schweizerische Wochenschrift für die Interessen des
Eisenbahnwesens, Zürich.
Der Eisenbahner, Bern.
Schweizerische Eisenbahnerzeitung, Burgdorf.
Der Erzähler, St. Gallen.
Zürcherische Freitagszeitung, Zürich.
Gazette de Lausanne, Lausanne.
Gazette du Valais, Sion.
Gazzetta Ticinese, Lugano.
Le Genevois, Genève.
Der Grütljaner, Bern; ab 1890 Zürich.
Schweizer Handelscourier, Bern.
Schweizerische Handelszeitung, Basel.
Schweizerische Handels- und Gewerbezeitung, Zürich.
Journal de Genève, Genève.
Berner Korrespondenzblatt, Bern.
Der Landbote, Winterthur.
La Libertà, Locarno.
La Liberté, Fribourg.
Aargauer Nachrichten, Aarau.
Basler Nachrichten, Basel.

Bündner Nachrichten, Chur.
Glarner Nachrichten, Glarus.
La Nation Suisse, Genève.
Le National Suisse, La Chaux-de-Fonds.
Die Nationalzeitung, Basel.
Nebelspalter, Zürich.
Die Ostschweiz, St. Gallen.
Züricher Post, Zürich.
Der Postheiri, Solothurn.
Der freie Rhätier, Chur.
La Revue, Lausanne.
Riforma, Bellinzona.
Die Schweizerbahnen, Bern.
Der Sozialdemokrat, Bern.
St. Galler Stadtanzeiger, St. Gallen.
Aargauer Tagblatt, Aarau.
Berner Tagblatt, Bern.
Tagblatt der Stadt St. Gallen, St. Gallen.
Luzerner Tagblatt, Luzern.
Solothurner Tagblatt, Solothurn.
Tageblatt für der Kanton Schaffhausen, Schaffhausen.
Vaterland, Luzern.
Basler Volksblatt, Basel.
Appenzeller Volksfreund, Appenzell.
Berner Volkszeitung, Herzogenbuchsee.
Vorwärts, Basel,
Bülach-Dielsdorfer Wochenzeitung, Bülach.
Obwaldner Wochenzeitung, Sarnen.
Thurgauer Wochenzeitung, Frauenfeld.
Basler Zeitung, Basel.
Basellandschaftliche Zeitung, Liestal.
Berner Zeitung, Bern.
Der Weinländer, Winterthur

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin.

Eidgenössische Zeitung, Zürich, ab 1864 Bern.

Neue Glarner Zeitung, Glarus.

Neue Zürcher Zeitung, Zürich, zit. NZZ.

Zeitschriften:

Schweiz. Blätter für Volkswirtschaft und Sozialpolitik,
Bern und Leipzig 1892 ff.

Nebelspalter, schweizerische humoristisch-satirische Wochenschrift
Zürich und Rorschach, 1875 ff.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin, Jhg. 1898.

Darstellungen

- A e l l e n Hermann: Schweiz. Zeitgenossenlexikon. 2. Aufl. Bern und Leipzig 1932.
- A u b e r t Louis: Un mot sur le passage des alpes à l'occasion de la question du rachat des chemins de fer par la Confédération. Lausanne 1863.
- B ä c h t o l d Hermann: Die Entstehung des Starnnetzes der schweizerischen Eisenbahnen. Vortrag. Basel 1914.
- B a r t h o l o n y François: Simple exposé de quelques idées financières et industrielles. Paris 1859.
- B e l e u c h t u n g der Broschüren des Herrn Bundespräsidenten Stämpfli über den Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen (Sonderabdruck aus: NZZ 1863). Zürich 1863.
- B ö h i Hans: Hauptzüge einer schweizerischen Konjunkturgeschichte. In: Schweiz. Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik. 100. Jhg. Bern 1964. S. 71 ff.
- B o u v i e r Jean: La "grande crise" des compagnies ferroviaires suisses; les groupes bancaires et la lutte pour le trafic transalpin 1875 - 1882. In: "Annales" 11. Jhg., Paris 1956, S. 458 ff.
- B r u g g e r Max: Zürcherische Eisenbahnpolitik. Diss. Zürich 1909.
- B u r c k h a r d t Walther: Der Rückkauf der Hauptbahnen durch den Bund. Schweizerisches Bundesrecht von W.B., 5. Band, S. 866 ff. Frauenfeld 1931.
- C u r t i Theodor: Geschichte der Schweiz im 19. Jh. Neuenburg 1902.
- C u o n y Albert: L'association des chemins de fer suisses 1860 - 1902. Lausanne 1904.
- D e n k s c h r i f t der Eidg. Bank 1863 - 1913, Zürich 1914.
- D i c t i o n n a i r e hist. et biogr. de la suisse, Neuchâtel 1928.
- D i e r a u e r Johann: Geschichte der schweizerischen Eidgenossenschaft. 5 Bände. Gotha und Zürich. 1917 ff. Bd. 6: Schneider Hans: Geschichte des schweizerischen Bundesstaates 1848 - 1918. Zürich 1931.
- D i e t h e l m A.E.: Die Verstaatlichung der schweizerischen Privatbahnen durch den Bund und ihre finanziellen Auswirkungen auf die SBB von 1903 - 1913. Ein Beitrag zur schweizerischen Eisenbahngeschichte. Diss. Lachen 1930.
- E c k e n s t e i n Johann: Die Eisenbahn. Basel 1841.
- E g g e n s c h w y l e r Emil: Verkehrspolitik und Eisenbahnbau in der Schweiz. In: Wirtschaftliche Publikationen der Zürcher Handelskammer, Heft 15. Bern 1916.
- F e l l e r Richard: "Jakob Stämpfli" Vortrag. Bern 1914.
- "Alfred Escher". Bern 1916.

- F l e i n e r Fritz: Schweizerisches Bundesstaatsrecht. Tübingen 1923
- Die Gründung des schweizerischen Bundesstaates im Jahre 1848.
Basel 1898.
- F u e t e r Eduard: Die Schweiz seit 1848. 1. Bd. der Reihe : Der Aufbau
der modernen Staaten. Zürich 1928.
- F u r r e r Alfred: Volkswirtschaftliches Lexikon der Schweiz. 4 Bände.
Bern 1885 - 1892.
- G a g l i a r d i Ernst: Alfred Escher. Frauenfeld 1919.
- G a w e r Vital (Pseud. für Vitaly Gawronsky): Die Eisenbahnkrise; ihre
Ursachen und ihre Entwicklung. Bern o.J. (1936).
- G e i g y Alfred: Einige Erörterungen über das schweizerische Eisenbahn-
wesen. Basel 1874.
- G e i l f u s Georg: Dr. Jakob Melchior Ziegler von Winterthur. In:
Neujahrs-Blatt der Stadtbibliothek Winterthur 1885. Winterthur 1884.
- G e i s e r Karl: 40 Jahre bernische Eisenbahnpolitik. Bern 1892.
- G r u n e r Erich: Die schweizerische Bundesversammlung. 1848 - 1920.
Bern 1966.
- G u b l e r Arnold: Die schweizerische Nationalbahn. Diss. Zürich 1922.
- G u b l e r Ferdinand: Die Anfänge der Eisenbahnpolitik auf Grundlage der
wirtschaftlichen Interessen, 1833 - 1852. Diss. Zürich 1915. Auch
in : Schweiz. Studien zur Geschichtswissenschaft, Bd. 8.
- G u b l e r Heinrich: Die Kontrolle des Bundes über das Rechnungswesen
der Eisenbahnen. Diss. Zürich 1898.
- H a l l e r Paul: 100 Jahre des Kampfes zwischen Privat- und Staatsbahnan-
hängern in der Schweiz. In: Schweizer Zeitfragen Heft 66. Zürich 1926.
- H a l p e r i n Ernst: Der Westbahnkonflikt 1855 - 1857. Diss. phil. Zürich
1944.
- H a n d b u c h der schweizerischen Volkswirtschaft. Bern 1939. Stichwort:
Konjunkturverlauf (Bd. II, S. 51).
- H a n d b u c h des Bank-Geld- und Börsenwesens der Schweiz. Thun 1964.
- H a n d w ö r t e r b u c h der schweizerischen Volkswirtschaft, Sozial-
politik und Verwaltung. Hrsg. von N. Reichesberg. 3 Bde. (in 4 Teilen)
Bern 1901 - 1911.
- H e n n i g Hermann: Die Analyse von Wirtschaftskurven. In: Vierteljahres-
heft für Konjunkturforschung. Sonderheft IV Berlin 1927.
- H e n t s c h Henri: Le message fédéral du 6 mars 1883 et la loi de 1872
sur les chemins de fer suisses. Genève 1883.
- H e r o l d Robert: Der schweizerische Bund und die Eisenbahnen bis zur
Jahrhundertwende; der allmähliche Sieg der zentralistischen Tendenzen
und die Durchführung der Verstaatlichung. Diss. Stuttgart 1902.

- H i l f i k e r Otto: Krisen und Konjunkturen in der Schweiz zur Zeit der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts. Diss. rer. pol. Bern 1944.
- H o h l Albert: Zur Rettung aus dem Eisenbahnkrach. Gänzlich umgearbeitete und vielfach erweiterte Auflage der im Landboten unter diesem Titel erschienenen Artikel. Winterthur 1877.
- H u b e r und L a b a n d : Zwei Rechtsgutachten über die Rechtsfrage, die sich aus dem Rückkaufe der schweizerischen Hauptbahnen für deren Obligationenanleihen ergeben. Bern 1900.
- H u n z i k e r Fritz: Das schweizerische Eisenbahnnetz in seinen Anfängen und seine Entwicklung. Wissenschaftliche Beigabe zum Programm der Kantonsschule in Zürich 1877. Zürich 1877.
- J ö h r Adolf: Die schweizerischen Notenbanken. 1826 - 1913. 2 Bände. Zürich 1861.
- K a i s e r Simon: Die Rechte des Staates in Eisenbahnangelegenheiten. Solothurn 1861.
- K e l l e r Gottfried: Der Staatsbahngedanke bei den verschiedenen Völkern; hist. dargestellt. Diss. Aarau 1897.
- K e s s l e r Adolf: Die Schweizerische Nordostbahn. Diss. jur. Zürich 1929.
- K n e s c h a u r e k Francesco: Der schweizerische Konjunkturverlauf und seine Bestimmungsfaktoren. Heft 30 der Veröffentlichungen der Handelshochschule St. Gallen. St. Gallen 1852.
- K o p p e r s c h m i d t Joseph: Rhetorik. Eine Einführung in die Theorie der persuasiven Kommunikation, Stuttgart, Mainz 1973.
- L e u p o l d Rudolf: Mitteilungen über die Gründung der Schweizerischen Zentralbahngesellschaft. Basel 1901.
- L e x i k o n , Biographisches, des Aargaus 1803 - 1957, Aarau 1957.
- L e x i k o n , Historisch-biogr., der Schweiz, Neuenburg 1921.
- L i n d e n Walter: Eisenbahn und Konjunktur (Wirtschaftsstudien), volkswirtschaftliche Abhandlungen der badischen Hochschulen. Band 7. Karlsruhe 1926.
- Von der L i p p e Peter: Einführung in die Statistik und den Umgang mit statistischen Daten. München 1974.
- L o c h e r Joseph: 100 Jahre Gewerbekasse Baden, Festschrift, Baden 1964.
- L u z Alfred: Die Anfänge der Schweizerischen Nordostbahn bis zur Vollendung des Stammnetzes 1852 - 59. Diss. phil. Zürich 1932.
- M a t h y s Ernst: Beiträge zur schweizerischen Eisenbahngeschichte. Bern 1944.
- M e h r e n s Bernhard: Die Entstehung und Entwicklung der grossen französischen Kreditinstitute mit Berücksichtigung ihres Einflusses auf die wirtschaftliche Entwicklung Frankreichs. Stuttgart und Berlin 1911.

- M e m m i n g e r Anton: Die N.O.B. im Lichte der Ziffern. Zürich 1877.
- M e m o r i a l über die Revision des Bundesgesetzes betr. den Bau und Betrieb von Eisenbahnen. Basel 1871.
- M e t t l e r Alfred: Der Splügen als ostschweizerische Alpenbahn. Diss. Zürich 1907.
- M i l l e r Willy: Der Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen und ihre darauf bezügliche Konzessionsbestimmungen. Solothurn 1913.
- M o n t a n d o n Léon: Les Montandons. Origines, Histoire. Généalogie. 1310 - 1910. Genève 1913.
- M o o k Friedr.: Anton Memminger, Mannheim 1873.
- M ü l l e r Hans: Der militärische Gesichtspunkt in der Alpenbahnfrage. Zürich 1866.
- Die militärische Bedeutung der projektierten Schweizer Eisenbahnen. Leipzig 1850.
- O e t i k e r Julius: Die Eisenbahngesetzgebung des Bundes; Sammlung der wichtigsten das schweizerische Eisenbahnwesen betr. Gesetze, Beschlüsse und Verordnungen. Im Auftrag des schweizerischen Post- und Eisenbahndepartementes, zusammengestellt von Julius Oetiker. Bern 1902.
- O f f e n b e r g Eugen: Konjunktur und Eisenbahnen. Stuttgart 1914.
- Die S c h w e i z e r P r e s s e . Bern 1896.
- P r o s s Harry: Publizistik. Thesen zu einem Grundkolloquium. Berlin 1970.
- R e h n Hermann: Die rechtliche Natur der Gewerbekonzession. München 1889.
- R i c h a r d Emil: Kaufmännische Gesellschaft Zürich und Zürcher Handelskammer 1873 - 1923. 2 Bände. Zürich 1924.
- R i e g e r Wilhelm: Konjunkturpolitik der Eisenbahnen. Stuttgart 1937.
- R i t t e r Gerhard: Wissenschaftliche Historie, Zeitgeschichte und "politische Wissenschaft". Sonderdruck aus "Jahreshefte 1957/58" der Heidelberger Akademie der Wissenschaften,, Heidelberg 1958.
- R ü t t i m a n n Johann Jakob: Rechtsgutachten über die Frage, inwieweit durch die Eisenbahnkonzession der Kantone und die Beschlüsse der Bundesversammlung betr. die Genehmigung derselben für die beteiligten Gesellschaften Privatrechte begründet worden seien. Zürich 1870.
- S e i l e r Oskar: Ueber die rechtliche Natur der Eisenbahnkonzessionen nach schweizerischem Recht. Diss. Zürich 1888.
- S p e i s e r William: Von den schweizerischen Bahnen und Banken in der kritischen Zeit der 1870 und 1880er Jahren. In: Basler Jahrbuch 1923. Basel 1923.
- Mitteilungen über die Anfänge des Schweizerischen Eisenbahnwesens und über die ersten Jahre der Schweizerischen Centralbahn. Zwei Vorträge gehalten in der Statistisch-volkswirtschaftlichen Gesellschaft in Basel 1886. Basel 1887.

- S u l z e r Klaus: Rothschild und die Nordostbahn. Eisenbahnfinanzierung vor 100 Jahren. Zürich 1958.
Auch in: Zürcher Taschenbuch 1959.
- Der Staatsbau der schweizerischen Eisenbahnen zur Entwicklung des schweizerischen Eisenbahngesetzes von 1852. O.O. 1952.
- S v e n n i l s o n Ingvar: Growth and Stagnation in the European Economy. Unites Nations Economy Commission for Europe. Genf. 1954.
- S c h e u r e r Frédéric: Les crises de l'industrie horlogère dans le canton de Neuchâtel. Neucheville 1914.
- S c h m i d Werner: Die Kapitalverluste der Privatbahnen vor der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz. Diss. jur. Bern 1941.
- S c h n e i d e r Boris: Eisenbahnpolitik im Aargau. Diss. phil. Aarau 1951.
- S c h o e p s Hans-Joachim: Was ist und was will die Geistesgeschichte. Berlin 1970.
- S c h o r e r Hans: Statistik. Grundlegung und Einführung in die statistische Methode. Bern 1946.
- S c h u m a c h e r Fritz: Das eidgenössische Eisenbahndepartement. Seine Tätigkeit und Entwicklung. 1873 -1913.
- S c h u m p e t e r Joseph A.: Konjunkturzyklen. Eine historische, theoretische und statistische Analyse des kapitalistischen Prozesses. 2 Bände. Göttingen 1961.
- S c h w u r g e r i c h t s p r o z e s s, der zürcherische, des Herrn Prof. Dr. Hitzig contra Redaktion des "Weinländer" (Anton Memminger), Zürich 1879.
- S t a d l e r Peter: Die Krise der schweiz. Eisenbahnpolitik um 1877 im Spiegel eines deutschen Berichtes, in: Festschrift für Gottfried Boesch, Schwyz 1980.
- S t e i g e r Jakob: Zur Orientierung über die Frage der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz. Zürich 1897.
- S t e p h e n s o n R. / S w i n b u r n e H.: Bericht über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz. Bern 1850.
- S t o l l Otto: Georg Stoll. Ein Lebensbild. Zürich 1904.
- S t r e u l i Emil: Die Kompetenzausscheidung zwischen Bund und Kantonen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Diss. jur. Leipzig und Zürich 1907.
- S t ü s s i Heinrich: Ueber die Subvention schweizerischer Eisenbahnunternehmungen.. Separatabzug aus der Zeitschrift für schweizerische Statistik. Bern 1875.

- T a l l i c h e t Eduard: Les chemins de fer suisses et les passages des alpes. Lausanne 1870.
- T h ü r k a u f Emil: Verlag und Heimarbeit in der Basler Seidenband-industrie. Stuttgart 1909.
- Die V e r h e i s s u n g e n des Herrn Zschokke. Eine Beleuchtung der Schrift von Herrn Olivier Zschokke: Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen unter Leitung des Bundes. Vom statistischen Bureau der S.C.B. Basel 1877.
- V e r z e i c h n i s der am 1. Januar 1891 in Kraft bestehenden schweizerischen Eisenbahn-Konzessionen. Bern 1891.
- V ö g e l i Albert: Die Situation der N.O.B. Zürich 1877.
- V o g t Gustav: Was nun? Ein Beitrag zur Lösung der Eisenbahnfrage. In: Schweizer Zeitfragen, Heft 22. Zürich 1891.
- V o l l e n w e i d e r Wilhelm: Die Zwangsliquidation der Eisenbahnen. Diss. Zürich 1901.
- V o l m a r Friedrich (Fritz): Die Anfänge der Eisenbahngesetzgebung im schweizerischen Bundesstaate. Diss. Bern 1903.
- Jakob Stämpfli als Verkehrspolitiker. Eine Verteidigung des bernischen Staatsmannes und der bernischen Eisenbahnen. Sonderabdruck aus dem "Bund". Bern 1927.
- Bernische Alpenbahnpolitik 1850 - 1906. Langnau 1911.
- W a g n e r Adolf: Das Eisenbahnwesen als Glied des Verkehrswesens; insbesondere die Staatsbahnen. Leipzig 1877.
- W a n n e r Martin: Geschichte der Begründung des Gotthard-Unternehmens. Bern 1880.
- W e b e r Hans: Bundesrat Emil Welti. Aarau 1903.
- W e g m a n n Hans: Die vereinigten Schweizerbahnen. Diss. Zürich 1917.
- W e i s s Theodor: Alfred Escher und Jakob Stämpfli. Sonderdruck aus dem "Bund". Bern 1927.
- W e i s s e n b a c h Placid: Die Entwicklung der Eisenbahnfrage in der Schweiz. Sonderabdruck aus dem "Archiv für Eisenbahnwesen". Berlin 1898. Zit. Eisenbahnfrage.
- Die Durchführung der Verstaatlichung in der Schweiz. In: Archiv für Eisenbahnwesen. 27./28. Jhg. Berlin 1904/1905. Zit. Eisenbahnverstaatlichung.
- Das Eisenbahnwesen der Schweiz. 2 Teile. Zürich 1913/1914.
- W e y Max: Die Entwicklung und Verstaatlichung der Gotthardbahn. Diss rer. pol., Luzern 1914.
- W i e d e m a n n Carl Paul: Die geschichtliche Entwicklung der schweizerischen Eisenbahngesetzgebung. Zürich 1905.

W i n i g e r Joseph: Bundesrat Dr. Zemp. Luzern 1910.

W r u b e l Friedrich: Die Schweizerische Nordbahn; ein Beitrag zur Vorgeschichte der N.O.B. Zürich 1897.

Z i e g l e r Johann Melchior: Betrachtungen über den projektierten Eisenbahnbau und den Einfluss der Schienenwege auf die Bevölkerung der Schweiz. St. Gallen und Bern 1851.

- Ueber die Eisenbahnen der nordöstlichen Schweiz.
Zürich 1853.

- Die Gewerbetätigkeit und die Eisenbahnen der Schweiz.
Winterthur 1858.

Copyright: Für die Karikaturen aus dem Nebelspalter wurde das Copyright vom Nebelspalter-Verlag Rorschach erteilt. 8. November 1979.

LEBENS LAUF

Geboren am 14. März 1947 in Winterthur. Primarschule in Rohr AG, Bezirksschule in Aarau und Lehrerpapent am Seminar Wettingen. 1967 - 70 Lehtätigkeit. Wintersemester 1970 Immatrikulation an der Philosophischen Fakultät I. der Universität Zürich. November 1976 Studienabschluss mit dem Lizentiat in Allg. Geschichte; Deutsche Literatur und Politische Wissenschaft in den Nebenfächern. Seit November 1976 als Hauptlehrer für Geschichte und Deutsch und Internatsvorsteher an der Evangelischen Mittelschule Sameden GR.

